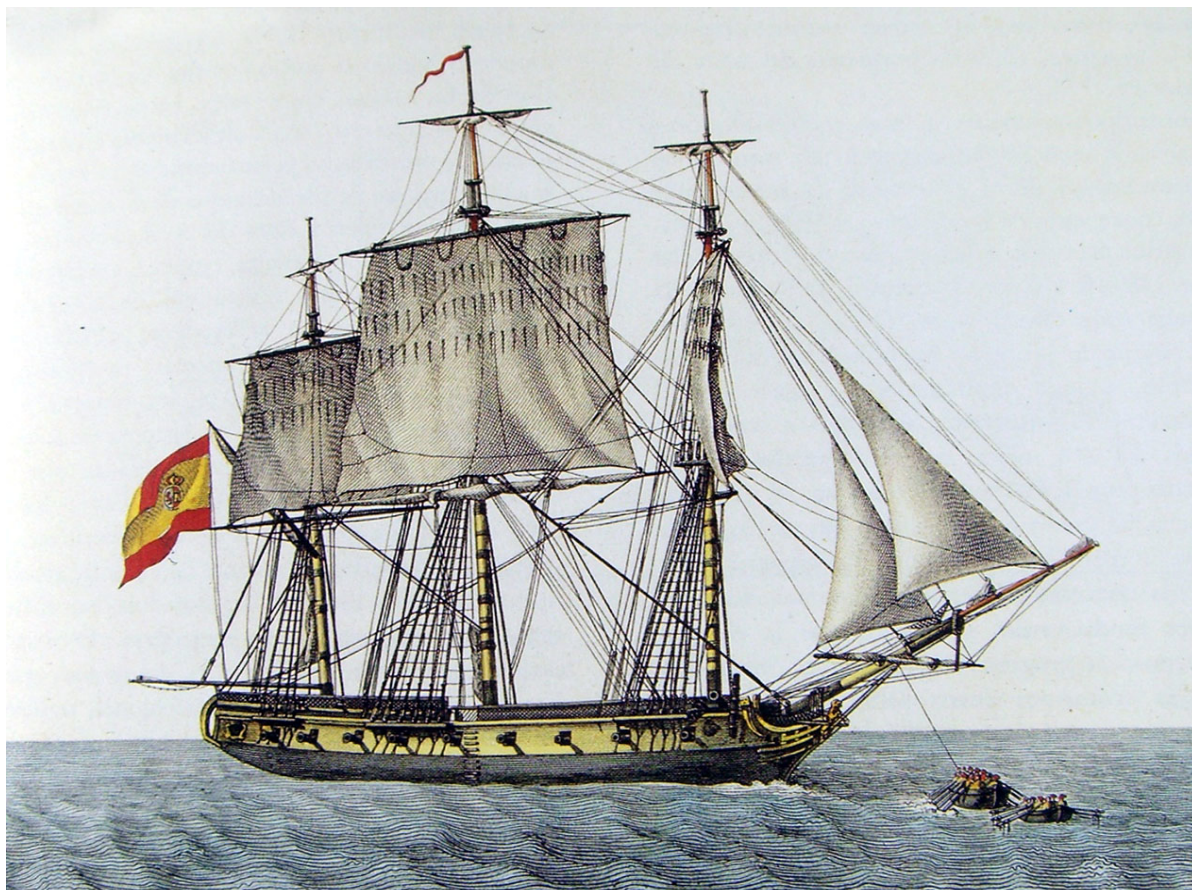




FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA
DEPARTAMENTO DE HISTORIA DE AMÉRICA
PROGRAMA "HISTORIA Y SOCIEDAD
EN LAS AMÉRICAS"

TESIS DOCTORAL

**LOS GUARDACOSTAS DE CARTAGENA DE INDIAS
Y LA DEFENSA DEL VIRREINATO DEL
NUEVO REINO DE GRANADA. 1788-1808**



Agustín Berlingüero. Museo Naval de Madrid

Autor: Angel Francisco Manzanilla Celis
Director: Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno

Sevilla, 2013

Esta tesis doctoral está dedicada a la memoria de una gran e inolvidable mujer: La doctora en Filosofía y Letras doña María Justina Sarabia Viejo, quien dedicó una parte importante de su vida a la enseñanza superior, hasta alcanzar el escalafón de profesora titular del Departamento de Historia de América de la Universidad de Sevilla. Además, a través de sus investigaciones históricas nos dejó importantes obras que enriquecen la historiografía americanista.

Con mucho aprecio y respeto de su discípulo y amigo,

A. F. M. C.

Agradecimientos

Todas las tesis doctorales suponen un reto intelectual para sus autores, además de una gran carga de esfuerzo y trabajo personal. No obstante, ese apasionante camino lleno de misterios, sorpresas, y sobre todo mucho aprendizaje, no hubiera sido posible transitarlo sin la valiosa colaboración de diversas personas, a las cuales les agradezco con mucho cariño y humildad los aportes que me proporcionaron en su correspondiente momento.

En primer lugar quiero dar las gracias por los sabios consejos que me proporcionaron mis directores de tesis: El doctor don Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno y la doctora doña María Justina Sarabia Viejo. Ambos, desde que inicié los estudios de Tercer Ciclo, supieron guiarme con la sabiduría y paciencia que caracteriza a los mejores profesores para alcanzar este logro. Empero, por circunstancias de la vida y la muerte la docta pedagoga no pudo ver concluida la presente investigación.

Asimismo, debo reconocer y corresponder la formación académica que me dieron todos mis profesores, primeramente de la Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Educación de la Universidad Central de Venezuela, y con especial cariño a la doctora Susan Berglund. Y en segundo lugar, los del Departamento de Historia de América de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Sevilla. Al igual que a todos mis compañeros, tanto de la licenciatura como del doctorado, con los cuales compartí muchos momentos de estudio y alegrías.

De la misma manera, deseo agradecer la valiosa ayuda que me proporcionaron, en el principio de este proyecto, el excelentísimo vicealmirante don Jorge Miguel Sierralta Zavarce, los capitanes de navío don Jairo Axel Bracho Palma y don Edgar Blanco Carrero. Más la colaboración del doctor don José Carlos Sánchez Chao, magíster don Robinson Meza, los licenciados doña Mailyn Lira Sequera, don Emilio

Carrillo Benito, don Yasser José Lugo Hernández y doña Adelis Jiménez López.

También es de justicia reconocer la asistencia prestada por los funcionarios de las diversas instituciones europeas y americanas, consultadas para la elaboración del presente estudio, que me atendieron en mi labor de investigación, facilitándome el acceso a millares de documentos manuscritos y libros impresos, sin cuya información hubiera sido inviable la realización del presente trabajo.

Igualmente siento gratitud por las apreciadas enseñanzas que me proporcionó el exdirector del Archivo General de la Nación de Venezuela, doctor don Guillermo Briceño Porras, quien cuando inicié mi primera etapa formativa como historiador me aportó sus mejores conocimientos y consejos para concluir con éxito mis estudios universitarios.

Otro apoyo fundamental que tuve, en momentos críticos que de no ser superados hubiera sido inviable la culminación de la presente tesis, fue el dado por los licenciados don Francisco Javier Gallego Pedraza y su esposa doña Marta García Jiménez. Sus almas cargadas de filantropía los motivaron, oportunamente, a tenderme las manos para que pudiera continuar el arduo trabajo.

La colaboración que me proporcionó la doctora doña Inés Mercedes Quintero Montiel, durante la redacción de la investigación, me resultó muy oportuna y valiosa. Ella me prestó su apreciable ayuda para finalizar el trabajo que desafortunadamente doña María Justina Sarabia Viejo no pudo ver concluido por su prematura desaparición física.

Expreso mi más profunda gratitud a las personas que siempre han estado conmigo apoyándome de diversas maneras para que cerrara este ciclo académico y de inicio a otros nuevos. Ellos son don Jacinto Antonio Castillo Pérez, magíster don José Luis Bifano Mérida, doña Francine Josefina Montes de Oca Mercay, doña María Reyes Mármol Zabala, mis padres y hermanos. Finalmente, doy las gracias a cada una de los sujetos que halla olvidado mencionar e indirectamente también colaboraron de

alguna manera en la culminación de este estudio. A todos mis más sinceros agradecimientos.

ÍNDICE



Introducción.....	17
--------------------------	-----------

CAPÍTULO I

EL RESGUARDO NAVAL DEL VIRREINATO DEL NUEVO REINO DE GRANADA 1739-1788: ANTECEDENTES DE UN MODELO DEFENSIVO

1. La geopolítica de Cartagena de Indias y el Caribe.....	41
2. La amenaza del comercio ilícito.....	70
3. Las estrategias navales para mantener el control de las costas neogranadinas antes de 1788.....	77
4. Las reformas navales: corsarios particulares versus oficiales de la Real Armada Española.....	108
5. Los resultados de las operaciones navales: las presas de mar.....	132

CAPÍTULO II

LA IMPLANTACIÓN DEFINITIVA DEL SISTEMA DE GUARDACOSTAS 1788-1808: INTERESES PRIVADOS Y POLÍTICA ESTATAL EN LA CUSTORIA DEL LITORAL NEOGRANADINO

1. La consolidación de una estrategia: guardacostas del rey y oficiales de la Real Armada.....	163
2. El Consulado de Cartagena de Indias y su óptica sobre el resguardo marítimo.....	170
3. Plan del comerciante don Manuel García Ríos para impedir el contrabando en las costas del Virreinato del Nuevo Reino de Granada. 1795.....	183
4. Proyectos locales para el resguardo naval. 1798-1801.....	198
4.1. Plan del gobernador de Cartagena de Indias.....	205
4.2. Plan “del virrey” del Nuevo Reino de Granada.....	209
5. Visión y reformas navales del generalísimo don Manuel Godoy y Álvarez de Faria.....	218
5.1. Ordenanzas Navales de 1802.....	231

5.2. Ordenanzas de las Matriculas de Mar de 1802.....	234
5.3. La incorporación de los Correos Marítimos a la Real Armada en 1802.....	238
5.4. Ordenanzas de montes de 1803.....	247
5.5. La instrucción para los guardacostas de Indias de 1803.....	254
5.6. Ordenanzas de los presidios de los Arsenales de Marina de 1804.....	264

CAPÍTULO III

LOS TRIPULANTES DE LAS EMBARCACIONES: OFICIALES Y MARINEROS DE LA REAL ARMADA

1. La procedencia de los oficiales de la Real Armada Española.....	277
2. El Apostadero de Cartagena de Indias.....	291
3. Los comandantes generales del Apostadero de Cartagena de Indias.....	295
4. El trabajo de los oficiales asignados al Apostadero de Cartagena de Indias.....	310
5. Los pilotos.....	330
6. Los médicos-cirujanos.....	343
7. Los capellanes.....	356
8. Los matriculados.....	371

CAPÍTULO IV

LA FINANCIACIÓN DE LOS GUARDACOSTAS. EL DINERO COMO PROBLEMA

1. La difícil situación de la Real Hacienda neogranadina a finales del siglo XVIII.....	389
2. La inversión de Cartagena de Indias en el sector naval.....	406
2.1. Los gastos de los guardacostas bajo el dominio de los corsarios particulares.....	410

2.2. Las dificultades económicas del sistema de guardacostas mandados por oficiales de la Real Armada.....	416
2.3. La consignación de los guardacostas comandados por oficiales de la Real Armada y su relación con el escenario geopolítico.....	427
3. Estructura del gasto de los guardacostas.....	435
4. Comparación del coste de la salvaguarda marítima de Cartagena de Indias con el de otros sistemas defensivos de la América española...	462

CAPÍTULO V

LAS EMBARCACIONES Y SUS ACCIONES MILITARES EN UN TEATRO DE OPERACIONES COMPLEJO

1. Las “ <i>fuerzas sutiles</i> ” de la Real Armada.....	477
2. Las unidades navales del Apostadero de Cartagena de Indias.....	501
3. La protección contra la ofensiva naval de la Revolución Francesa. 1793-1795.....	518
3.1. Los combates del contrabando en los inicios de la Revolución Francesa.....	524
3.2. Los comienzos del conflicto con la Francia revolucionaria.....	530
4. La lucha marítima con Inglaterra. 1796-1802.....	545
5. Un conflicto decisivo en el mar Caribe. 1804-1808.....	578
Conclusiones.....	607
Anexos.....	631
Fuentes.....	879

INTRODUCCIÓN



La defensa naval del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, a partir del año 1788, se realizó a través de una flotilla de guardacostas apostados en Cartagena de Indias, compuesta por barcos medianos y pequeños, propiedad de la Corona y tripulados por oficiales profesionales de la Real Armada. No fue una decisión fácil de tomar. Antes y después de ponerse en marcha este sistema hubo opiniones, sustentadas en clarísimos intereses políticos y económicos, que se oponían a él, pero salvando todos los inconvenientes, este planteamiento táctico se impuso en la salvaguarda marítima neogranadina, hasta los mismos albores de la Independencia de los territorios americanos.

En ese sentido **se plantea la siguiente hipótesis que constituye el fundamento de la presente tesis: El sistema empleado entre 1788 y 1808 para el resguardo marítimo de Cartagena de Indias resultó totalmente eficaz, sostenible y adaptado a las necesidades locales.** Y aun a costa de adelantar las conclusiones, no nos resistimos a apuntar que la prueba más evidente de este hecho fue la superación de los férreos bloqueos, asedios enemigos y conservación de la integridad territorial en momentos muy delicados y de continuos conflictos, lo cual no ocurrió en otras zonas del imperio español donde solamente se pudo lamentar las importantes pérdidas territoriales.

No se puede afirmar que esta concepción táctica de carácter naval fue la única razón de este éxito: las guarniciones y poderosas fortificaciones de la zona, que tantos desvelos y pesos habían costado a la monarquía, ayudaron mucho a consolidar la seguridad y defensa de la plaza. No obstante, las “*fuerzas sutiles*” navales establecidas en Cartagena de Indias fueron capaces de actuar con éxito, en una especie de lucha entre David y Goliat, con las cada vez más temibles unidades de la *Royal Navy*, algunas veces superiores en número y capacidad de fuego.

Los guardacostas de Cartagena de Indias, de igual forma, también combatieron a diversos corsarios enemigos que asediaron el litoral del Virreinato. Surge la incógnita de si en las costas orientales de la Capitanía

General de Venezuela, por poner un ejemplo destacado, se hubiera empleado un sistema defensivo semejante, tal vez no se hubiera producido la destrucción de cuatro grandes buques de líneas, y al fin y a la postre, la pérdida de la estratégica isla de Trinidad en 1797.

Con este trabajo se quiere de alguna manera hacer justicia a esas pequeñas y baratas, pero tremendamente efectivas fuerzas de guardacostas, que salvaguardaron el litoral americano y han sido generalmente ignoradas en los estudios sobre la política defensiva del Despotismo Ilustrado. Aunque el estudio se circunscribe al Virreinato del Nuevo reino de Granada, no se pierde de vista el problema de la protección del Imperio Español en su conjunto.

Debido a las afirmaciones anteriores se plantean una serie de incógnitas como: **¿Por qué era importante la salvaguarda marítima del Virreinato del Nuevo Reino de Granada?; ¿Qué clases de barcos fueron los más adecuados para la protección de las costas?; ¿Qué tipo de defensa naval se consideró la más conveniente: la realizada por individuos particulares con amplia experiencia en el conocimiento de las costas con sus barcos privados o estatales, o la del Estado a través de su personal militar con “*fuerzas sutiles*” pertenecientes al rey?; ¿Quiénes, cómo y con qué hombres se organizó el resguardo marítimo de las costas?; ¿Cuál de los dos tipos de defensa le convenía más a su majestad desde el punto de vista económico?; y por último, ¿Cuándo y cómo se usó el sistema de guardacostas?.** Todas estas preguntas necesitan ser respondidas para comprender la complejidad de la salvaguarda naval en el estratégico litoral neogranadino.

*

El tema de la salvaguarda naval ha sido, es y seguirá siendo importante para las jóvenes repúblicas hispanoamericanas. Si bien es cierto que viejas preocupaciones han desaparecido, y ya no quitan el sueño a los políticos, asuntos como: los ataques de corsarios al comercio marítimo regional; los apresamientos de barcos particulares o del Estado

por fuerzas hostiles; los intermitentes bloqueos a los puertos principales o secundarios; e incluso bombardeos realizados desde buques enemigos a las fortalezas o ciudades como consecuencia de las beligerancias de las potencias europeas. También es verdad que contemporáneamente continúan existiendo antiguas dificultades derivadas de la geopolítica como son el contrabando, la piratería y la latente inquietud de sufrir ataques por mar en hipotéticas guerras futuras; y algunas nuevas cuestiones como son: el narcotráfico, atentados ecológicos, terrorismo y litigios limítrofes referentes al mar territorial.

Tampoco debe olvidarse que en el tiempo presente algunos problemas heredados del pasado referentes a los resguardos y a las fronteras marítimas, mantienen mucha importancia. Este tema ha producido tensiones entre diversos países del nuevo continente, y lo seguirá haciendo en el futuro. Las circunstancias señaladas hacen atractivo investigar cómo se resolvieron antaño el conjunto de hechos o circunstancias que dificultaban la consecución de la seguridad y defensa naval de los territorios costeros. Esta incipiente línea de investigación generalmente ha sido tratada por políticos, abogados y periodistas, pero en menor grado por historiadores profesionales.

Contar con estudios de investigación de fuentes primarias que demuestren como funcionó la seguridad y defensa naval de las costas durante el dominio del Imperio Español en ultramar, sería sin duda una herramienta que facilitaría resolver problemas y conflictos en el presente y futuro, de una forma más razonable, tomando en cuenta los hechos y costumbres del pasado, generando un derecho histórico de los pueblos, y de esta forma se alcanzaría la justicia y bien común.

Al plantearnos cuales de las grandes regiones marítimas, tales como el área caribeña, el amplísimo litoral Pacífico o las regiones del Atlántico Sur, sería el centro de interés, se decidió tomar como objeto de estudio la primera de ellas. Se consideró que este espacio geográfico, a partir del siglo XVI, se convirtió en una zona especialmente conflictiva porque

países rivales de España, como eran Inglaterra, Francia y Holanda principalmente, la tuvieron como objetivo estratégico fundamental, conquistando y colonizando las áreas que no se hallaban controladas por los hispanos, las cuales eran sobre todo algunas islas de las llamadas Antillas menores. Pronto comenzaron a operar como útiles bases militares y factorías, pasando a jugar un papel determinante en las guerras ocurridas en el siglo XVIII y XIX.

Para delimitar el distrito gubernamental que finalmente sería objeto del presente estudio se barajaron inicialmente dos posibilidades: la Capitanía General de Venezuela y el Virreinato del Nuevo Reino de Granada, por ser las entidades administrativas colindantes con el mar Caribe por su fachada Norte. Así ambas regiones se convirtieron en importantes centros geoestratégicos de España como potencia imperial, porque buena parte de las cuantiosas y diversas riquezas existentes en América del Sur fueron trasladadas a la metrópoli a través de sus aguas. Asimismo, dichas regiones, además de constituir dos puertas de salida, también lo eran de entrada para el comercio que se podía transportar por tierra al interior del continente.

Constatada la importancia de ambas regiones, hubo que decidirse por una. Para ello se emplearon dos criterios: El primero consistió en realizar una revisión profunda de trabajos dedicados a los resguardos marítimos en tiempos del Imperio Español. De dicha tarea resultó la constatación de que numerosos historiadores venezolanos ya habían investigado y escrito trabajos de importancia sobre el tema particular. No obstante, en la historiografía colombiana, en la actualidad, sigue existiendo un gran vacío al respecto.

El segundo se basó en evaluar la relevancia militar de los Apostaderos de Puerto Cabello y Cartagena de Indias, resultando que el virreinal contó con la mayor escuadra de guardacostas de finales del siglo XVIII y principios del XIX. A la ciudad neogranadina también debe sumársele el complejo de castillos y murallas defensivas más grande del

continente americano. Ambas infraestructuras bélicas fueron planificadas y construidas a conciencia por la Corona, debido a su cercanía con el Virreinato del Perú y por constituir la llave que daba entrada al océano Pacífico, convirtiendo a la urbe costera en un núcleo geoestratégico de gran valor. Los dos razonamientos apuntaron a que la investigación más lógica de llevar a cabo era la del estudio de los mecanismos utilizados para salvaguardar el espacio marítimo de Cartagena.

Posteriormente a haberse definido el tema y el espacio geográfico, solamente hacía falta precisar la ubicación temporal de la investigación. Para lograrlo se realizaron algunos avances en el trabajo de archivos, proporcionando así las claves necesarias para realizar la delimitación del período de tiempo que se analizaría. Aunque el tema a priori parece centrarse en estudiar a los guardacostas de Cartagena de Indias durante el periodo del reinado de Carlos IV, quien accedió al trono a finales de 1788, no es así. Realmente existen otros hechos objetivos que permitieron elegir el inicio cronológico de la investigación, siendo del todo independientes del acceso al trono del quinto monarca de la dinastía Borbónica.

Las autoridades peninsulares, a partir de 1788, consideraron que los oficiales de la Real Armada debían ocuparse del resguardo naval del Virreinato de Nueva Granada, sustituyendo a los corsarios, hasta entonces, encargados de ello. A pesar de las importantes controversias surgidas por la medida, se pudo constatar que los marinos profesionales continuaron sirviendo ininterrumpidamente al rey en esta importante tarea hasta 1808, cuando la invasión napoleónica a la Península Ibérica golpeó gravemente los cimientos del Imperio Español, dando inicio a un proceso de desmembramiento de sus territorios ultramarinos y generando el surgimiento de nuevos países con incipientes organizaciones estatales republicanas.

*

Una vez delimitadas las coordenadas espacio-tiempo y señalados los elementos que hacen importante el tema de la investigación, es

conveniente introducir al lector, aunque sea muy brevemente, en el panorama historiográfico referente a los ámbitos temáticos, cronológicos y espaciales, acabados de delimitar. Se puede afirmar que la historia de las Marinas de Guerra de España han sido estudiada con bastante amplitud por numerosos historiadores, que por lo general eran o son oficiales navales dedicados a escribir sobre el pasado de la institución a la cual pertenecen como tarea complementaria de sus actividades, dedicándole especial atención a los sucesos ocurridos en el siglo XVIII e inicios del XIX.

Entre los historiadores decimonónicos resaltan los trabajos de Ambroise Merie Arnould, *Sistema marítimo y político de los europeos en el siglo diez y ocho, fundado en sus tratados de paz, comercio y navegación* (1817); José March y Labores, *Historia de la Marina Real Española, desde el descubrimiento de las Américas hasta el combate de Trafalgar* (1854); Jorge Lasso de la Vega, *La Marina Real de España a fines del siglo XVIII y principios del XIX. Memorias de familia, tipos, escenas y cuadros de costumbres, apuntes y materiales para la historia de la Marina Española* (1856); y Emilio J. Orellana, *Historia de la Marina de Guerra española. Desde sus orígenes hasta nuestros días. Escrita para propagarla entre el pueblo, recordándole los grandes hechos de sus héroes y para difundir entre todas las clases el amor al país y la memoria de sus glorias* (1886).

Los historiadores que trabajaron el tema durante las primeras cuatro décadas del siglo XX, siguieron escribiendo mayoritariamente sobre la institución armada y su desempeño en las grandes hazañas navales, como se puede observar en la monumental obra compuesta de IX tomos del capitán de navío don Cesáreo Fernández Duro, *Armada Española, desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón* (1895-1903); Carlos Ibáñez de Ibero, *Historia de la Marina de Guerra española. Desde el siglo XIII hasta nuestros días*, (1943); y José Patricio Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII* (1981).

Sin embargo, a mediados de la cuarta década de la centuria se comenzó a observar un tímido cambio de rumbo en las investigaciones, que dejaron de lado la historia institucional y de las grandes batallas, para comenzar a estudiar problemas más diversos y concretos de la corporación castrense, como se puede observar en la obra de Indalecio Núñez Iglesias, *El teniente general de la Real Armada don José de Mazarredo Salazar y Gortazar: de la Real Sociedad Vascongada de los Amigos del País*, (1945); Julio F. Guillén Tato, *Historia marítima española. Lecciones para uso de los caballeros guardias marinas*, (1961); Jorge García-Parreño, *Las armas navales españolas* (1982); José Ramón Cervera Pery, *La Marina de la Ilustración*, (1986); y el valioso libro coordinado por Enrique Manera Regueyra, *El buque en la Armada Española*, (1999), donde ocho de los especialistas en los temas navales son marinos.

Llegado el siglo XXI, los estudios sobre la historia naval de España se hacen especialmente atractivos para muchos investigadores profesionales y militares estudiosos del pasado. En la nueva centuria la tímida tendencia historiográfica, iniciada en el período anterior, donde se comenzaron a diversificar los estudios-problemas de la historia naval de España, es en la actualidad clara y fuerte. Se puede observar en Pedro Sánchez Núñez, *Venturas y desventuras de un marino utrerano: José de Córdova y Ramos*, (2002) y en las XXXVI y XXXVIII Jornadas de Historia Marítima donde se escribieron diversos trabajos relativos a *La marina en la guerra de independencia* (2010).

Empero, la nueva etapa ha tenido una propensión a estudiar la “Batalla Naval de Trafalgar”. Los historiadores se han motivado a investigar y redactar numerosas páginas sobre el referido suceso, fundamentalmente debido a su recién transcurrido bicentenario. Se puede ver a: Roy Adkins, *Trafalgar: biografía de una batalla*, (2005); Julio Albi, *El día de Trafalgar*, (2005) y Augusto Conte Lacave, *En los días de Trafalgar*, (2005). El tema del hecho histórico ha despertado tanto interés

que incluso el historiador inglés Robert Gardiner redactó el libro: *The campaign of Trafalgar: 1803-1805*, (2005).

Entre las diversas revistas especializadas, que empiezan a mostrar la nueva tendencia de la historia naval de España, destaca la *Revista General de Marina*, donde se pueden consultar muchos artículos especializados como el de Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, “La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718)” (1980, nº 199). Asimismo, en la *Revista de Historia Naval* del Instituto de Historia y Cultura Naval de Madrid, también existen muchos trabajos de distintas naturalezas, de ellos sobresalen los de Leopoldo Boado y González-Llanos, “Algunos aspectos de la Marina española en los años previos al del combate de Trafalgar” (1985, nº 11) y Adelaida Sagarra Gamazo y Nieves Rupérez, “La deserción en la Marina española del siglo XVIII” (1991, nº 35). Por último, tres investigaciones más, coincidentes en los mismos lineamientos planteados son: las de Juan Torrejón Chaves, “La Artillería en la Marina española del siglo XVIII”, publicado en *Militaria: Revista de cultura militar*, (1997, nº 10), Mariano Juan y Ferragut, “La Marina en 1808” en *XXXV Jornadas de Historia Marítima. La Marina en la Guerra de la Independencia I*, (2007); y la de Enrique Martínez Ruiz, “Ejército de Tierra y operaciones navales: el caso español” que se halla como capítulo del libro *Guerra naval en la Revolución y el Imperio*, (2008).

Después de haber realizado un breve señalamiento parcial, de la historiografía más destacada de las Marinas de Guerra de España, donde se pudo observar la predominante tendencia a centrarse en estudios institucionales, de sus grandes barcos, hazañas, y más recientemente de novedosos temas particulares, se va a proceder a señalar los trabajos de investigación, más relevantes, referentes a las Armadas españolas en Hispano-América.

Entre los estudios que sobresalen se encuentran los de: Juan Manuel Zapatero, *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, (1964); Santiago

Gerardo Suárez, *Marina, milicias y ejército en la colonia*, (1971); Bibiano Torres Ramírez, *Cádiz y la Armada de Barlovento en la primera mitad del siglo XVII*, (1975) y *La Armada de Barlovento*, (1981); Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Política naval española en el Atlántico 1700-1715*, (1982); Julio Albi de la Cuesta, *La defensa de las Indias (1764-1799)*, (1987), Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, (1987), Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Los hombres del océano: Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*, (1992); Rosa María Hervás Avilés, “La formación académica en la Armada: Guardiamarinas americanos en Cartagena, 1777-1824” en *Revista de Historia Naval*, (1995, nº 49); y por último, José María Blanco Núñez, “La Armada española y sus oficiales durante las guerras de emancipación americanas”, en *Revista General de Marina*, Madrid, (2009, t. 257).

La mayoría de los historiadores españoles han tendido a estudiar mayoritariamente las acciones de las grandes Armadas, como ya se ha venido reiterando, omitiendo la no menos importante labor de las embarcaciones de menores portes, también llamadas “*fuerzas sutiles*”. En esta área no existen trabajos de investigación que ofrezcan un contexto general, y los que se han elaborado a finales del siglo XX y último año de la primera década del XXI son de un alcance corto en cuanto a amplitud se refiere, encontrándose insertos en diversas revistas especializadas y anuarios, como son: Esteban Mira Caballos, “La Armada guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico (1521-1550)” en *Revista de Historia Naval*, (1997, nº 56); Óscar Cruz Barney, “El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII: la obra del virrey Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Revillagigedo” en *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*, (1998, Vol. X); Óscar Cruz Barney, “La instrucción para gobierno de los bajeles guardacostas de Indias de 1º de octubre de 1803 en la Nueva España” en *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*, (1999-

2000, Vol. XI-XII); Hermenegildo Franco Castañón, “Los Apostaderos: factor esencial del apoyo naval” en *Revista General de Marina*, (2009, t. 257); José Antonio Ocampo, “Apuntes para un estudio de las fuerzas navales sutiles españolas (ss. XVIII y XIX)” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, (2009, nº 104).

También resultan de interés para la historia marítima algunos trabajos que, aunque son evidentemente “terrestres” contribuyen en mucho a completar el conocimiento de los problemas estratégicos de índole puramente naval: Me refiero al estudio de las fortificaciones y defensas costeras, donde destacan las obras de los doctores Calderón Quijano y Juna Manuel Zapatero. Entre las investigaciones del primer historiador sobresalen: *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, (1984), *Las defensas indianas en la recopilación de 1680: precedentes y regulación legal*, Sevilla, (1984), *Biografía de las fortificaciones españolas en América en la Edad Moderna*, (1985), “Visión general de las fortificaciones Indianas en los distintos frentes continentales” en *II Congreso de Historia Militar* (1988), y *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*, (1996). Mientras que del segundo historiador interesan: *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, (1964), *Las fortificaciones de Cartagena de Indias. Estudio asesor para su restauración*, (1969), *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*, (1979), e *Historia de las fortalezas de Santa Marta y estudio asesor para su restauración*, (1980).

La historiografía americanista referente a los resguardos marítimos y temas afines en su mayoría ha sido elaborada por historiadores de las diversas Repúblicas del Nuevo Mundo, y otra parte por los del viejo continente, más concretamente de España. La producción de trabajos se mantuvo en el siglo XX con una disposición a la constancia, pero a partir de la última década se observa una clara tendencia a un alza sostenida e incluso incrementada durante los años transcurridos de la actual centuria, permitiendo visualizar que de continuar la propensión, en los años venideros se contará con una bibliografía valiosa para profundizar en dichos temas. Asimismo, se puede ver que en el caso de ultramar la mayoría de los investigadores dedicados a los temas navales son

historiadores profesionales, quienes a través de la constancia y el pasar del tiempo han ido superando en cantidad y calidad a los trabajos realizados por los militares estudiosos de su pasado institucional.

A continuación se mostrará una representación de los principales textos que se conocen referentes a los temas relacionados con los resguardos marítimos de Hispano-América. Por razones prácticas se han organizado siguiendo el orden alfabético de las diversas unidades político-administrativas existentes en ultramar hasta principios del siglo XIX, donde se le prestará mayor atención al caso neogranadino por ser de interés del objeto de estudio de la presente investigación:

Los estudios realizados sobre el resguardo naval de la Capitanía General de Cuba son escasos, pese a la importancia que tuvo durante el dominio español, por su condición de isla y ubicación geográfica privilegiada, la cual le permitió aprovecharse de la ruta de los vientos en el Caribe. Estas circunstancias hicieron idóneo su territorio para emplearlo como centro de operaciones logísticas ventajosas, principalmente para las comunicaciones marítimas, los situados y remesas de dinero.

Entre los trabajos existentes se puede señalar la tesis doctoral de Francisco Castillo Meléndez, *La defensa de la isla de Cuba en la segunda mitad del siglo XVII*, (1986), donde el autor comienza su obra realizando una panorámica de los inicios e importancia de la salvaguarda naval frente a las agresiones externas, para luego centrar su atención en la defensa terrestre. Otro trabajo como el del periodista Francisco Mota, *Piratas y corsarios en las costas de Cuba*, (2006), tratan el tema narrando los sucesos más destacados en el siglo XVI.

Por otro lado, existen investigaciones especializadas, como las de: José Manuel Serrano Álvarez, “Juan de Acosta y la construcción naval en La Habana (1717-1740)” en *Revista de Historia Naval*, (2006, nº 93); y Allan James Kuethe y José Manuel Serrano, “El Astillero de La Habana y Trafalgar” en *Revista de Indias*, (2007, t. LXVII, núm. 241). Ambos historiadores abordaron la trascendencia que tuvo la construcción de

barcos en el Astillero cubano, considerado el más importante de América durante el dominio español.

En torno a la historia naval de la Capitanía General de Puerto Rico, también hay poca bibliografía. No obstante, se han tomado muy en cuenta, como tema de investigación, los ataques británicos a la isla. Entre ellos destaca el ocurrido a mediados de abril de 1797, como consecuencia de que España y Francia firmaran el Tratado de San Ildefonso (1796), y de la conquista de Trinidad, dos meses antes. Los textos que destacan son los de: Enrique T. Blanco, *Los tres ataques británicos a la ciudad de San Juan Bautista de Puerto Rico: Drake 1595, Clifford 1598, Abercromby 1797*, (1947); y más recientemente, como contribución a la conmemoración del bicentenario, se encuentra el de María Mercedes Alonso y Milagros Flores Román, *El Caribe en el siglo XVIII y el ataque británico a Puerto Rico en 1797*, (1998), y por último el trabajo de investigación de don Angel López Cantos, *Migue Enríquez*, San Juan de Puerto Rico, Ediciones Puerto, 1998.

La historia de la Capitanía General de Santo Domingo, tampoco cuenta con una bibliografía que ilustre ampliamente sobre su importancia naval durante el período de dominación española, aunque fue el primer lugar donde llegó Cristóbal Colón, se usó como una especie de plataforma para las exploraciones y conquista de América, además de ser objeto de diversos ataques de piratas entre los que destacó el de Francis Drake. De la historiografía relativa a la isla, solamente se tuvo acceso al libro de Victoria Stapells Johnson, *Los corsarios de Santo Domingo, 1718-1779: un estudio socio-económico*, (1992). En él se estudia el papel de los guardacostas españoles mandados por corsarios particulares, convertidos en un inconveniente para los intereses británicos en el Caribe.

La historia marítima de la Capitanía General de Venezuela, posiblemente es la más y mejor estudiada del Caribe español. Aunque aún existen muchos vacíos historiográficos por cubrir, en la actualidad se cuenta con diversos trabajos, realizados en su mayoría por historiadores

profesionales, que ofrecen una panorámica general de su pasado, además del análisis de temas concretos. Entre los textos más destacados se encuentran los de: Vicente de Amezaga Aresti, *Vicente Antonio de Icuza comandante de corsarios*, (1966); Rincones Eulides Ortega, *Historia del resguardo marítimo de Venezuela, 1781-1804*, (2003); Francisco Alejandro Vargas y José María García, *Historia Naval de Venezuela*, Caracas, (1994, IV t); Odahilda Eunice Jimeno Malavé, *Aproximación a las fuentes para el estudio del resguardo marítimo de las costas e islas de la Provincia de Venezuela durante la segunda mitad del siglo XVIII, y otros temas paralelos (Compilación documental)*, (1997); Gerardo Vivas Pineda, *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, (1998); y Jairo A. Bracho Palma, *La defensa naval en la Capitanía General de Venezuela (1783-1813)*, (2005).

En referencia al importante Virreinato de Nueva España, sorprende los escasos estudios monográficos existentes sobre su resguardo marítimo, aunque contó con los Apostaderos de Veracruz en el Mar Caribe, y San Blas en el Océano Pacífico. Solamente se encontró el libro de Manuel Alvarado Morales, *La ciudad de México ante la fundación de la Armada de Barlovento: historia de una encrucijada (1635-1643)*, (1983). En él, su autor, realizó un análisis de los trámites que el gobierno de la ciudad de México ejecutó para pagar la cuota que el rey Felipe IV le solicitó para la creación y mantenimiento de la Armada de Barlovento.

La historia de la salvaguarda naval del Virreinato de Río de la Plata es un caso similar al anterior. Salvo que el primer trabajo al cual se tuvo acceso fue realizado por un oficial de la Armada Nacional de Uruguay: Homero Martínez Montero, *El Apostadero de Montevideo*, (1968). Su autor, además de estudiar los orígenes del puerto donde se reunían los barcos de guerra bajo el mando de su comandante general, también se dedicó a explicar la triple función de la base naval: defender las islas Malvinas, el paso del Atlántico al Pacífico y al Río de la Plata. Por otro lado, el historiador profesional argentino Miguel Angel de Marco, en su

obra *Corsarios argentinos*, (2002), trató el tema de las hazañas de los hombres particulares que lucharon en el mar a bordo de barcos mercantes artillados durante las campañas de la independencia y contra el Imperio de Brasil.

Por último, la defensa marítima del Virreinato del Nuevo Reino de Granada tampoco ha sido prácticamente estudiada. En la actualidad solamente se conocen dos artículos referentes al tema. Uno de ellos es del historiador colombiano don Jorge de Arias Greiff, “Apuntes para la historia del Apostadero de Marina de Cartagena de Indias” en *Boletín de Historia y Antigüedades*, (1983, nº 743) y el otro de la historiadora española doña Amada Moreno Lorente, “La fundación de la Compañía de Armadores en Corso de Cartagena de Indias (1737)” en *Temas Americanistas*, (1983, nº 2). Sobre los guardacostas de Cartagena de Indias, que se encargaron del resguardo marítimo de todo el Virreinato del Nuevo Reino de Granada durante el dominio español, no existe ningún trabajo amplio de investigación. No obstante, los estudios relativos a la defensa prestada por sus murallas, castillos, tropas regulares y milicias sí son abundantes, diversos y ricos en contenido.

Asimismo, es de destacar que el resto de trabajos afines a los temas de salvaguarda naval, solamente se refieren a la sobresaliente defensa realizada por el teniente general de la Real Armada don Blas de Lezo, en Cartagena de Indias en el año 1742, contra el ataque de la enorme escuadra del almirante británico don Edward Vernon, cuya derrota fue más dura para los ingleses que la ocurrida a las armas españolas en Trafalgar. Esos estudios son los de: Cristóbal Bermúdez Plata, *Narración de la defensa de Cartagena de Indias contra el ataque de los ingleses en 1741*, (1912); Carlos Martínez-Valverde, “Análisis estratégico y táctico de las operaciones de ataque y defensa de Cartagena de Indias de 1741” en *Revista General de Marina*, (1961, t. 160); Allan James Kuethe, *La batalla de Cartagena de 1741: nuevas perspectivas*, Separata de *Historiografía y Bibliografía Americanista*, (t. XVIII, nº 1, 1974); Gonzalo

M. Quintero Saravia, *Don Blas de Lezo: defensor de Cartagena de Indias*, (2002); José Manuel Rodríguez, *El Almirante Blas de Lezo: el vasco que salvó al Imperio Español*, (2008); e Ignacio Fernández de Bobadilla, *El almirante Blas de Lezo: la defensa de Cartagena de Indias*, (2010).

Una vez evaluadas las tendencias y avances historiográficos se justifica aún más la presente investigación. Se pudo observar como preferentemente se han estudiado la creación y funcionamiento de la institución naval, sus grandes batallas en la mar e imponentes navíos, y más recientemente la labor de los corsarios. Al mismo tiempo se constató que el trabajo realizado por los oficiales de la Real Armada, encargados de comandar las embarcaciones menores o “*fuerzas sutiles*”, se suele dejar de lado a pesar de su importancia para garantizar la seguridad y defensa de las costas españolas, tanto ultramarinas como peninsulares, con una incidencia mayor y más directa en la vida cotidiana de muchos lugares, que los heroicos combates llevados a cabo en altamar por las grandes y costosas escuadras.

*

Para demostrar la hipótesis planteada, el resultado de la investigación se redactó empleando un esquema dividido en cinco capítulos. El primero trata sobre: “*El resguardo naval del Virreinato del Nuevo Reino de Granada 1739-1788: antecedentes de un modelo defensivo*”. En él se pretende demostrar la importancia que tenía para el Imperio Español mantener bien defendidas las costas neogranadinas debido a las dificultades creadas por la geopolítica del siglo XVIII e inicios del XIX, donde los principales problemas surgían de las políticas de los ingleses apostados en la isla de Jamaica y los franceses de Santo Domingo. Asimismo, se estudian los precedentes que llevaron a tomar la decisión táctica de 1788, resumidos en la gran controversia entre utilizar barcos de gran tamaño o medianos y pequeños guardacostas; y si estos debían ser tripulados por corsarios particulares o por profesionales de la Real Armada.

En el segundo se aborda el tema que trata de *“La implantación definitiva del sistema de guardacostas 1788-1808: intereses privados y política estatal en la custodia del litoral neogranadino”*. Allí se analizan los principales hitos a favor y en contra del sistema defensivo naval puesto en marcha por los oficiales de la Real Armada en Cartagena de Indias. Así como la visión y reformas navales impulsadas por el generalísimo don Manuel Godoy a inicios del siglo XIX, que favorecieron el afianzamiento y continuidad del servicio de las *“fuerzas sutiles”*.

El tercer capítulo se refiere a *“Los tripulantes de las embarcaciones: oficiales y marineros de la Real Armada”*. En él se estudia la compleja formación, procedencia y actuaciones de los oficiales de la Real Armada, que dirigieron el Apostadero de Cartagena de Indias y comandaron los guardacostas desde el estratégico enclave. Además, también se analiza la formación e importancia de las tripulaciones profesionales encargadas de poner en funcionamiento las embarcaciones que realizaban el resguardo marítimo del Virreinato.

El cuarto capítulo se dedica al análisis de *“La financiación de los guardacostas. El dinero como problema”*. Precisa el origen y cuantía del financiamiento del Apostadero y sus guardacostas en los años que abarca el objeto de la investigación. Asimismo, se discriminan las diferentes áreas en donde se empleó el dinero necesario para poner en marcha el complejo sistema de salvaguarda naval neogranadina, además de comparar los importes de la inversión realizada con el coste de otros modelos defensivos. El tema se relaciona con la evolución económica, política y militar del período estudiado donde los oficiales demostraron su valía en el servicio. Finalmente se establecerá un estudio comparativo entre el costo de la defensa marítima de Cartagena de Indias y el de otras formaciones navales americanas, e incluso, entre el gasto de los guardacostas y el de la defensa terrestre de la propia plaza marítima.

El quinto y último capítulo relativo a *“Las embarcaciones y sus acciones militares en un teatro de operaciones complejo”*. Trata sobre el

estudio de los diversos tipos de embarcaciones que los oficiales de la Real Armada tendieron a emplear como guardacostas en el Imperio Español, con especial atención a las del Virreinato neogranadino. También es un dialogo entre los acontecimientos generales de la guerra y los particulares de los conflictos vividos en Cartagena de Indias. Se analizan las acciones militares donde los marinos demostraron de forma práctica lo adecuado que fue el sistema de guardacostas creado por ellos para defender el territorio y litoral de los ataques de fuerzas navales extranjeras, tomando en cuenta la geopolítica europea y americana.

Y por último, para enriquecer más el trabajo e incrementar su utilidad, se incluye un apartado de anexos donde se transcriben una importante cantidad de documentos históricos, relativos a la salvaguarda marítima del Virreinato del Nuevo Reino de Granada y algunos temas afines, procedentes de los diferentes repositorios documentales consultados, los cuales en su mayoría son de carácter inédito. Sin duda serán un aporte valioso para los estudiosos interesados en esta línea de investigación, que pretende contribuir a engrosar las incipientes páginas de la Historia Naval de América.

*

En relación a las fuentes primarias necesarias para dar respuesta a la hipótesis planteada, se puede aseverar que todas las halladas durante la investigación en los diversos Archivos Históricos americanos y europeos, han sido importantes para el desarrollo integral del presente trabajo. No obstante, algunos repositorios documentales, resultaron ser más ricos en información que otros, tanto en cantidad como calidad de datos, referentes al tema de la defensa naval de Cartagena de Indias entre finales del siglo XVIII y principios del XIX.

Es de destacar que en el trabajo de archivos se invirtieron un poco más de tres años de esfuerzo, posibilitando la recopilación de un volumen importante de copias digitalizadas y en papel de manuscritos originales, referentes al tema estudiado. Las fuentes de información halladas son

variadas y ricas en datos de diferentes índoles, entre ellas hay varios tipos de documentos como: reales cédulas, reales órdenes, informes técnicos y de las Juntas de Guerra, cartas reservadas, partes de guerra, oficios, expedientes judiciales, borradores, minutas, hojas de servicios de los oficiales de la Real Armada, proyectos, inventarios, libros de cuentas, derrotas, ordenanzas, planes de defensa, entre otros.

Toda la riqueza de testimonios oficiales y extraoficiales, relativos al objeto de estudio, a los cuales se accedió por medio de los documentos señalados anteriormente, permitieron comparar y cruzar la información referente a temas concretos y generales. En consecuencia, durante el desarrollo del trabajo se contó con los datos históricos adecuados para demostrar la hipótesis planteada en la presente investigación, permitiendo la reconstrucción de los elementos que giraron en torno a la defensa naval llevada a cabo por los guardacostas de Cartagena de Indias en el período analizado.

La primera institución que destacó en poseer documentos que son de mucha utilidad para desarrollar la presente tesis es el **Archivo General de la Marina “Don Álvaro de Bazán”**, ubicado en el Palacio del Marqués de Santa Cruz, en la localidad del Viso del Marques (Ciudad Real). En esta institución gestionada por el Ministerio de Defensa solamente existen legajos relativos a la Real Armada de los Reinos de España. Mayoritariamente corresponden al período de la historia de la corporación que se extiende desde el siglo XVIII hasta el XX.

El Archivo General de la Marina, debido a la procedencia de su documentación, fruto del trabajo diario de los oficiales navales, es la fuente de información más directa e importante que existe para el desarrollo de la siguiente investigación. Una vez revisadas al detalle cada una de las secciones donde podían existir datos de interés para el tema seleccionado, el arduo trabajo archivístico recompensó el esfuerzo con buenos y abundantes frutos. Se hallaron numerosos documentos con cuantiosos testimonios relevantes para el presente estudio en las secciones:

Arsenales, Cirujanos, Consignaciones, Corso y presas, Cuerpo eclesiástico, Cuerpo General de Oficiales, Escuelas Náuticas, Expedición, Guardacostas, Matrículas, Pilotos y Secretaría, que sin duda representan la columna vertebral de la investigación.

El segundo centro de documentación más significativo para este trabajo, donde se halló una cantidad considerable de información valiosa, fue el **Archivo General de Indias**, situado en la ciudad de Sevilla. El objetivo de su creación, de centralizar en un único lugar la documentación generada por la burocracia española de los reinos de ultramar, lo convierte en un referente obligatorio donde se pueden contrastar y complementar los testimonios necesarios para ensamblar el “puzle de la realidad histórica”, y así poder hacer inteligible la investigación. Después de un largo periodo de búsqueda de datos históricos, las secciones: Contaduría, Correos, Cuba, Estado, Indiferente, Mapas y Planos-Panamá y Santa Fe, fueron muy útiles en el logro del objetivo, asimismo es de destacar que la más fructífera fue la señalada últimamente.

En tercer lugar, fue muy provechosa la documentación del **Archivo General de la Nación de Colombia**, el cual cuenta con unos amplios y diversos fondos necesarios para estudiar el pasado de la región e incluso de sus actuales países vecinos. Su sede se encuentra en un moderno edificio de reciente construcción ubicado en la ciudad de Bogotá, que fue diseñado con el fin de albergar buena parte del legado histórico del país. Una gran cantidad de los manuscritos existentes en la institución, relativos al objeto de estudio de la presente investigación, se hallan repetidos en los archivos españoles.

No obstante, en el repositorio documental también hay información valiosa y detallada para aclarar o complementan algunos aspectos que los papeles resguardados en España no contienen. Las secciones de la corporación con contenido de interés para el siguiente trabajo son: Archivo Anexo I-Historia, Correos, Fincas, Milicias y Marina, Negocios Exteriores

y Virreyes, entre todas estas la que más aportó datos ha sido la relativa a las fuerzas armadas.

Asimismo, en el **Archivo General de Simancas**, ubicado en los alrededores de Valladolid, se encontró una documentación interesante para el desarrollo de la investigación, concretamente la de la sección Secretaría y Guerra. También se debe hacer referencia al **Archivo General de la Nación de Venezuela**, situado en Caracas, el cual al igual que el de Colombia cuenta con una nueva sede. En su patrimonio histórico relativo a los fondos del periodo colonial, existe un tomo formado por setecientos sesenta y cinco folios, titulado: *“Ocupación de Trinidad 1797”*. En él se agrupa una considerable cantidad de documentos relativos a la pérdida de la isla a manos de las fuerzas británicas, que sin duda es un material muy valioso para estudiar el problema.

Y por último, la **British Library** de Londres-Inglaterra, donde también hay diverso material que resulta interesante para apreciar la visión anglosajona del problema, sobre todo la referente a la navegación por el Caribe, descripciones geográficas y asuntos políticos. De esta institución solamente se empleó información contenida en la sección documental King's Papers.

*

Es de destacar lo beneficioso que resultó el empleo de las actuales tecnologías informáticas para la recopilación y manipulación de la información obtenida, tanto documental como bibliográfica, a través de un programa especializado en el manejo de bases de datos que sustituye a las tradicionales y útiles fichas empleadas durante muchos años por los historiadores para plasmar y organizar los datos necesarios para desarrollar los estudios.

El trabajo inicial, antes de introducir los datos al ordenador, consistió en buscar la información, discriminarla según su cantidad, calidad y fin. Es de destacar que estos instrumentos tecnológicos, empleados como ficheros virtuales son admirables, una vez elaborados

resultan ser una fuente de información infalible, selectiva, siempre dispuesta a responder. No obstante, hubo que alimentarlo con el mayor número de registros posibles referentes al objeto de estudio, de todo el universo de documentos existente en los diversos Archivos Históricos consultados, para aprovechar la posibilidad de hacerlos susceptibles a ser cuantificados.

El uso del ordenador, más allá del simple procesador de texto, sin duda benefició el trabajo de investigación, facilitando la posibilidad del empleo de métodos cuantitativos, estadísticos, la creación de series de datos cifrados, la elaboración de tablas de valores, promedios y diversos gráficos valiosos que sirven para ilustrar y demostrar la hipótesis planteada, a través de la interpretación y explicación de los fenómenos o procesos sociales del pasado manifestados en ellos. Asimismo, la base de datos elaborada simplificó la sistematización de la información histórica para proceder a la ordenación de las cifras derivadas de precios, inventarios, presupuestos o asignaciones económicas.

Por último, una vez concluida la fase de investigación y transcripción, con los resultados contenidos en el ordenador, se comenzó una nueva etapa, dónde se realizó una crítica de los testimonios recopilados, su interpretación y síntesis, para luego ser presentados a través de un discurso histórico coherentemente articulado.

CAPÍTULO I

EL RESGUARDO NAVAL DEL VIRREINATO DEL NUEVO REINO DE GRANADA 1739-1788: ANTECEDENTES DE UN MODELO DEFENSIVO



1. La geopolítica de Cartagena de Indias y el Caribe

El primer Virreinato de Nueva Granada¹ se fundó en 1717 por orden del rey Felipe V, quien nombró virrey a Jorge de Villalonga, cuyo gobierno duró cinco años. No obstante, hubo una suspensión de esta unidad político-administrativa el 27 de mayo de 1724, debido a la magnitud de diversas irregularidades ocurridas. Los principales problemas fueron la pésima administración de justicia, el indebido manejo de las cajas reales y el excesivo comercio ilícito.² Pero por decisión del mismo Felipe V el 20 de agosto de 1739, se restableció el Virreinato.³ En esta oportunidad se concedió el cargo de virrey, con capital en la ciudad de Santa Fe, a don Sebastián de Eslava, quien lo desempeñó hasta el año 1749.⁴ Dos grandes motivos estimularon al monarca para ordenar su refundación: la importancia económica y la militar. En la Corte eran bien sabidas las numerosas riquezas existentes en Nueva Granada,⁵ tierra apetecida y codiciada por los enemigos de España, al igual que su valor geoestratégico.

Es de subrayar que para el perfeccionamiento del resguardo de las dilatadas costas americanas la joven monarquía borbónica tomó en cuenta

¹ María Teresa Garrido, *La creación del Virreinato de Nueva Granada*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1965, p. 1. “La gran extensión de terreno que comprende el Nuevo Reino de Granada estuvo regida, casi desde el momento de su fundación, por una Audiencia que residía en Santa Fe, creada por R. C. del 17 de julio de 1549 por Carlos V. Felipe II dotaría a ésta de un Presidente con el cargo de Gobernador y Capitán General del Nuevo Reino. Debía constar de cinco oidores que fueran al mismo tiempo alcaldes del crimen, un fiscal,
² Véase: María Teresa Garrido Conde, “La primera creación del Virreinato de Nueva Granada”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1964, t. XXI, pp. 25-144.

³ Para ilustrarse sobre el tema se recomienda ver la amplia compilación de las instrucciones, títulos, facultades y limitaciones dadas al virrey del Nuevo Reino de Granada, don Sebastián de Eslava, por el rey Felipe V. Éstas contienen información sobre el restablecimiento del Virreinato, con la agregación de otras Provincias confinantes a él. Señalan la forma en que ha de gobernarse en diversas materias. Todo ello en: Archivo General de Indias-Sevilla (en adelante AGI), Santa Fe, 541. San Ildefonso, 20 de agosto de 1739.

⁴ Aunque la residencia del virrey debía ser Santa Fe de Bogotá por ser el centro más importante del Nuevo Reino de Granada, Eslava decidió, debido a las circunstancias bélicas con Inglaterra, iniciar su gobierno desde el frente de batalla: Cartagena de Indias.

⁵ AGI, Santa Fe, 385. Informe de don Bartolomé Tienda de Cuerbo relativo al restablecimiento del Virreinato de Nueva Granada. Madrid, 13 de enero de 1739. En el análisis se hace énfasis en las medidas de diversa índole tomadas para que el Nuevo Reino de Granada fuera lo más rentable posible. Destacan dentro de las intenciones: la explotación de la pesquería de perlas, la extracción de oro, el fomento de la agricultura. “... siendo increíble el tesoro que aquella costa encierra desde la boca del río Hacha hasta Bahía Honda, habitada de los indios guajiros, los que tienen su comercio con los extranjeros, quienes les proveen de armas y municiones y de los géneros que necesitan a trueque de perlas...”.

diversos factores, entre los que destacaron los geográficos, económicos, raciales, culturales e incluso religiosos. Todos ellos relacionados con el poder y su distribución en diferentes zonas del Mar Caribe, donde a España en buena parte del siglo XVIII e inicios del XIX, le tocó a través de la fuerza, disputarse con sus principales rivales europeos: Inglaterra, Francia y Holanda, la integridad de sus costas y control de las rutas marítimas, resultando ser vitales áreas de influencias para la supervivencia y predominio del Imperio Español.

En lo relativo al resguardo marítimo y terrestre, el sistema de espionaje español en Londres le informó a las autoridades peninsulares que la Corona inglesa trataría de apoderarse de alguna de las llaves importantes del Sur del Caribe, las cuales formaban una gran barrera continental desde Portobelo hasta la desembocadura del río Orinoco. Por estas razones la monarquía se vio obligada a dar un mayor impulso al fortalecimiento defensivo de sus territorios y costas ultramarinas, además de buscar una solución al estancamiento económico y problemas existentes en muchos sectores de la administración.⁶ Para obtener una idea de la cantidad de personas que vivían en la provincia de Santa Fe, capital del Virreinato, se puede observar la siguiente tabla:⁷

⁶ Para ampliar los temas referentes al Virreinato, su defensa y espías españoles véase: Allan James Kuethe, *Reforma militar y sociedad en la Nueva Granada, 1773-1808*, Bogotá, Banco de la República, 1993; Carlos J. Carnicer García, *Forcada: un espía español al servicio de Felipe II: la cruz de Borgoña*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2008; Consuelo Maqueda Abreu, *El Virreinato de Nueva Granada: (1717-1780). Estudio Institucional*, Madrid, Dykinson Ediciones Puertollano, 2007; Demetrio Ramos Pérez, “Puntos americanos de fricción en 1776: La Habana, centro del espionaje español”, en *Hispanoamérica hacia 1776: actas de la “Mesa Redonda sobre la América Hispana en 1776”*, Madrid, Instituto “Gonzalo Fernández de Oviedo”, 1980, pp. 131-181; Edwin C. Webster, *La defensa de Portobelo*, Panamá, Editorial Universitaria, 1973.

⁷ Asimismo, para profundizar sobre este tema se aconseja consultar: Archivo General de Indias, *Fuentes para la demografía histórica de Nueva Granada*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1972; Martha Herrera Angel, *Poder local, población y ordenamiento territorial en la Nueva Granada: siglo XVIII*, Bogotá, Archivo General de la Nación, 1996.

**RESUMEN DEL PADRÓN DE POBLACIÓN DE SANTA FE
Y SU JURISDICCIÓN DEL AÑO 1779⁸**

TOTAL DE MATRIMONIOS	TOTAL DE HOMBRES DE TODAS CLASES, CASTAS Y ESTADOS INCLUSO PÁRVULOS	MUJERES DE TODOS ESTADOS Y CLASES INCLUSAS PÁRVULAS	TOTAL DE ALMAS O PERSONAS
Blancos 30.685	Eclesiásticos 531	Religiosas 234	Hombres 440.455
Indios 50.724	Blancos 110.407	Blancas 120.076	
Libres 60.233	Indios 150.059	Indias 160.416	
Esclavos 155	Libres 160.958	Libres 180.195	
	Esclavos 500	Esclavas 666	Mujeres 470.587
SUMA TOTAL 150.797	TOTAL DE HOMBRES 440.455	TOTAL DE MUJERES 470.587	SUMA GENERAL ⁹ 920.042

Aunque la capital¹⁰ del Nuevo Reino de Granada era Santa Fe de Bogotá,¹¹ y su provincia contaba con el más alto número de habitantes de todo el virreinato, Cartagena de Indias siguió siendo una ciudad-puerto muy destacada durante el siglo XVIII y principios del XIX, que en muchas ocasiones le restó protagonismo a la principal cabeza de la unidad político-administrativa. La importancia de esta última se debió a cuatro factores fundamentales: la estratégica ubicación geográfica con salida al Caribe y Atlántico más su relativa cercanía por tierra al Pacífico. La dinámica y rentable economía. El destacado papel político que tuvo. Y la aventajada

⁸ Archivo General de la Nación de Colombia, *Documentos que hicieron un país*, Bogotá, Biblioteca Familiar de la Presidencia de la República, 1997, p. 617. El original se encuentra en el Archivo General de la Nación-Colombia. Sección Colecciones, Enrique Ortega Ricaurte, Censos, Carpeta 41, caja 12, f. 2.

⁹ Si se verifican las sumas de las cantidades que ofrece el resumen del padrón de población se puede observar que las cifras resultantes son erróneas. Al realizar la operación matemática correctamente, las cantidades serían las siguientes: Total de matrimonios 141.797. Total de hombres 422.455. Total de mujeres 461.587. Y por último, el total de almas o personas 884.042.

¹⁰ Bogotá fue capital del primer Virreinato fundado por el rey Felipe V en 1717, que por problemas económicos se suprimió en 1723. Se reinstauró en 1739 y con él la ciudad volvió a ser la principal cabeza de la unidad político-administrativa, hasta que el movimiento independentista lo disolvió en 1810.

¹¹ “A pesar de haber sido fundada por uno de los pocos conquistadores letrados que conoció el Nuevo Mundo, circunstancias confusas rodearon el nacimiento de Bogotá. Tuvo al menos dos fundaciones: la primera y oficial, el 6 de agosto de 1538, que algunos, desde una perspectiva legalista consideran espúrea (sic) por cuanto no se rodeó de los requisitos corrientes, tuvo que ser completada con otro acto, el 27 de abril de 1539.” Julián Vargas Lesmes, *Historia de Bogotá. Conquista y Colonia*, Bogotá, Fundación Misión Colombia, 1988, t. I, p. XXV. Para ampliar los conocimientos relativos a la fundación y evolución de la ciudad de Bogotá se recomienda consultar las siguientes obras: *Cabildo de Santafé de Bogotá. Cabeza del Nuevo Reino de Granada. 1538-1810*, Bogotá, Publicaciones del Archivo Nacional de Colombia, 1957; Francisco Silvestre, *Descripción de Reino de Santa Fe de Bogotá*, Panamá, Imprenta Nacional, 1927; y Juan Friede, *Descubrimiento del Nuevo Reino de Granada y fundación de Bogotá (1536-1539) según documentos del Archivo General de Indias, Sevilla (Relevaciones y rectificaciones)*, Bogotá, Imprenta del Banco de la República, 1960.

posición militar como primera línea defensiva del Virreinato y fachada Norte de América del Sur.¹²

En cuanto a lo geográfico, se puede señalar que la ciudad de Cartagena de Indias¹³ se encuentra al Norte de la capital del Virreinato, frente al Mar Caribe, concretamente sobre una isla de poca extensión y escasa profundidad. Por el Sur colinda con la Provincia y gobierno de Antioquia; por el Este se encuentra la provincia y gobierno de Santa Marta, dividida por el río Magdalena; y por el Oeste dista con el Darién, teniendo como frontera natural al río San Juan. Durante el siglo XVIII contaba con una extensión aproximada de cien leguas de largo, dirección N-E, S-O, y 80 leguas de ancho dirección E-O. EL sitio donde se halla la ciudad había sido descubierto por Rodrigo Bastidas en el año 1520, pero fue Pedro de Heredia quien la conquistó¹⁴ en el año 1532, después de duros combates contra los beligerantes pobladores naturales. Su clima es muy cálido y húmedo, con un entorno de abundantes montes y bosques. Su parte Norte era pantanosa y arenosa, con diversos estanques de agua salada producidos debido a lo muy bajo que se encuentra el terreno con respecto al nivel del mar.

Según el fiscal de la Real Audiencia de Santa Fe, don Francisco Moreno y Escandón, en el año 1770 el distrito de la jurisdicción de

¹² Existen muchas y diversas descripciones de Cartagena de Indias que datan del siglo XVIII. El ser una ciudad-puerto de amplia relevancia acarrió como consecuencia que diversos viajeros y personalidades notables se pasearan por allí y aprovecharan la oportunidad para tomar notas sobre sus observaciones. Para este estudio se utilizarán varias descripciones de la época y análisis contemporáneos. Empero, se usará como columna vertebral la información de Antonio Alcedo, *Diccionario geográfico de las Indias Occidentales o América*, Madrid, Atlas, 1967, t. I, pp. 238-248.

¹³ “Esta en la costa del Mar en un sitio ventajoso. Lon. 302. 10. lat. 10. g. 30. 25. El Gobierno de Cartagena confina por el N. O. con el Mar del Norte, E. con el río Grande, y el de la Magdalena, por el S. con la Audiencia de Santa Fe, y por el O. con el río, y Golfo de Darién. El terreno, por lo general, es montuoso.” Lorenzo Echard, *Diccionario geographico*, Madrid, Imprenta de la Viuda de Peralta, 1747, p. 179. Otra descripción muy completa de Cartagena de Indias es la de Antonio de Ulloa, *Viaje a la América Meridional*, Madrid, Edición de Andrés Saumell, Crónica de América 59 a, 2002, pp. 63-90.

¹⁴ “En el segundo tercio del siglo XVI, se produce la incorporación a la Corona Española de la zona situada entre la desembocadura del río Magdalena y la culata del Golfo de Urabá, zona bautizada con el nombre de Cartagena de Indias por su parecido con la Cartagena española. La gloria de esta anexión correspondió al madrileño Pedro de Heredia, conquista que había capitulado con la Corona de España el 5 de agosto de 1532.” María del Carmen Gómez Pérez, *Pedro de Heredia y Cartagena de Indias*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1984, p. 1.

Cartagena de Indias lo constituían ciento cinco poblaciones, entre ellas se hallaban siete villas y noventa y ocho pueblos.¹⁵ Por medio de los siguientes padrones de población¹⁶ de los años 1770 y 1778, se observar la evolución demográfica registrada hacia finales del siglo XVIII.¹⁷ No obstante, si se contrasta el padrón de 1779 de Bogotá¹⁸ con el de 1778 de Cartagena de Indias se ve como la primera zona contó con muchos más habitantes que la segunda. Esta última, en términos cuantitativos, equivalía a un 12,9% del total de las habitantes de la provincia capital, lo cual no dejó de ser un impedimento para que la ciudad costeña jugara un papel destacado en el Virreinato.

RESUMEN DEL PADRÓN DE POBLACIÓN DE LA PROVINCIA DE CARTAGENA DE INDIAS DEL AÑO 1770¹⁹

HOMBRES Y MUJERES DE TODAS LAS CLASES	
Blancos:	59.233
Indios:	13.992
Mulatos y negros esclavos:	7.770
TOTAL:	80.995

¹⁵ Antonio, Alcedo, *Diccionario geográfico...*, t. I, pp. 239-240. El autor literalmente señala en su texto que: “Contiene el distrito de su jurisdicción 83 poblaciones, de las cuales hay 2 ciudades, 7 villas y 99 pueblos...” Sin embargo, cuando se suman cada una de las poblaciones nombradas en el listado que ofrece, el resultado es el señalado anteriormente en esta investigación.

¹⁶ Todos los padrones de población realizados durante el siglo XVIII en el Nuevo Reino de Granada, y en muchos otros lugares de América, sólo sirven para formar una idea más o menos clara de la cantidad de habitantes del pasado. La información, que afortunadamente se consigue, es muy útil para realizar aproximaciones a la realidad demográfica del momento. No obstante, era imposible contabilizar el total de las diversas poblaciones americanas, debido a las limitaciones y problemas existentes en aquella época. Ejemplos concretos de estas afirmaciones son la imposibilidad de saber el número de negros esclavos y libres que vivían en rochelas o, más complicado aún, conocer cuántas personas existían en diversas tribus de indios considerados hostiles por las autoridades españolas, verbigracia, los guajiros.

¹⁷ Para profundizar en este tema se puede consultar: María Aguilera Díaz, *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias*, Cartagena de Indias, Banco de la República, 2009.

¹⁸ Archivo General de la Nación de Colombia, *Documentos que hicieron...*, p. 617.

¹⁹ Antonio Alcedo, *Diccionario geográfico...*, t. I, p. 239.

**RESUMEN DEL PADRÓN DE POBLACIÓN DE LA PROVINCIA DE CARTAGENA DE
INDIAS DEL AÑO 1778²⁰**

HOMBRES DE TODAS CLASES, CASTAS Y ESTADOS INCLUSOS PÁRVULOS		MUJERES DE TODAS CLASES, CASTAS Y ESTADOS INCLUSAS PÁRVULAS	
Eclesiásticos	352	Religiosas	42
Blancos	6.150	Blancas	5.832
Indios	9.932	Indias	10.577
Libres	37.851	Libres	38.846
Esclavos	4.444	Esclavos	4.659
Total de hombres	58.729	Total de mujeres	59.956
TOTAL DE ALMAS O PERSONAS			
HOMBRES	58.729		
MUJERES	59.956		
SUMA GENERAL	118.685		

Cartagena de Indias, desde el punto de vista arquitectónico, era una urbe grande y agraciada, con magníficos edificios, ubicada a orillas de una prodigiosa bahía que contaba con más de dos leguas de largo. La isla en la que se sitúa es arenosa, se comunica por medio de un paso estrecho con la parte llamada Tierra Bomba, y se une a través de un puente de madera con el arrabal de nombre Xiximani, ubicado en otra isla conectada con Tierra Firme por medio de otro puente.

A partir del año 1739 en Cartagena de Indias residió un gobernador y capitán general, dependiente del virrey de Santa Fe. La ciudad a mediados del siglo XVIII se encontraba muy bien fortificada. Además del recinto y bastiones de la plaza, poseía una media luna que defendía la entrada a Tierra Firme, y a corta distancia de allí se encontraba el castillo de San Felipe de Barajas, ubicado en una elevación del terreno. Por la parte correspondiente a la bahía se hallaban los castillos de: San Luis, Santa Cruz, Castillo Viejo, San José, San Felipe y El Pastelito.²¹

²⁰ Alfonso Muñera, "Ilegalidad y frontera. 1700-1800", *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Bogotá, Ediciones Uninorte-Ecoe Ediciones, 1994, pp. 113-116. El historiador señala que obtuvo la información del Archivo Histórico Nacional de Colombia (AHNC), colección Ortega Ricaurte, caja 37.

²¹ Antonio, Alcedo, *Diccionario geográfico...*, t. I, p. 240.

47

Cartagena de Indias contó con una catedral que gozó de una estructura esplendida que incluía la parroquia de Sagrario, más las iglesias de La Trinidad y Santo Toribio. En la ciudad también existieron durante la décima octava centuria diversos conventos de religiosos, como los de San Francisco, Santo Domingo, San Agustín y Recolección de San Diego.²³

Dentro de la urbe se encontraba el hospital San Juan de Dios y extramuros, en lo alto de un monte muy elevado y a distancia de $\frac{1}{4}$ de legua, se localizaba el hospital de Agustinos Descalzos, llamado Nuestra Señora de la Popa. Fuera de la urbe había otro hospital, de nombre San Lázaro y exclusivo para leprosos. Contó con un colegio de magnífica arquitectura perteneciente a la Compañía de Jesús hasta que Carlos III proclamó la expulsión de la orden religiosa de sus reinos en 1767, un convento de religiosas de Santa Clara observantes de las reglas de San Francisco y otro de Carmelitas Descalzas. En el año 1610, se estableció en Cartagena un Tribunal de la Inquisición, a semejanza de los de Lima y México. Y fue cabeza de obispado a partir del año 1534 por órdenes de su santidad Clemente VII.

El clima cartagenero es muy cálido, existiendo solamente dos estaciones al año: invierno y verano.²⁴ La primera se extiende desde mayo hasta noviembre y se caracteriza por ser una temporada de lluvia, truenos

²³ Para obtener una visión panorámica de la historia de Cartagena de Indias se recomienda ver: Germán Arciniega, Carlos Villalba Bustillo y Vicente Llamazares, *Cartagena de Indias*, Madrid, Agencia Española de Cooperación Internacional, Ediciones de Cultura Hispánica, 1990. Es un libro predominantemente de fotografías donde se captó principalmente la parte arquitectónica relativa a las diversas fortificaciones existentes en la ciudad, su puerto, el casco histórico y moderno, el Palacio de la Inquisición, Plaza de la Aduana, casa del Marqués de Valdehoyos, entre otros sitios. No obstante, el texto cuenta con dos cortos estudios introductorios. También se aconseja el libro de: María del Carmen Borrego Pla, *Cartagena de Indias: La andadura de una vida bajo la colonia*, Bogotá, El Áncora Editores, 2010.

²⁴ AGI, Santa Fe, 199. Copia de dos capítulos de una carta de don Pedro Zapata, relativa a hacer navegable el río grande de la Magdalena, señala cuando comienza y termina el verano e invierno. Consejo de Indias, 30 de junio de 1648. El historiador Vidal afirmó que “Por su situación en el trópico, disfruta de un clima lluvioso, con temperaturas elevadas y un alto grado de humedad. No existen estaciones propiamente dichas y sólo el régimen de lluvias establece un período seco y un período lluvioso, éste último situado entre los meses de mayo a noviembre. El Calor llega a sus extremos los meses que discurren desde diciembre a abril. Clima caliente, que junto con las zonas inundables de aguas estancadas, propicias a la aparición de la malaria y otras enfermedades transmitidas por las plagas de insectos, afectó de forma determinante al grupo humano resultante del asentamiento colonial.” Antonino Vidal Ortega, *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 2002, p. 210.

y usuales tempestades, todo esto con algunas intermitencias y alteraciones. La segunda es desde diciembre hasta abril, se define por ser un período de sequía y calor, también con algunas interrupciones y variaciones. Cartagena de Indias carecía de ríos o lagunas de agua dulce para el consumo humano, animal y agrícola. Sin embargo, en cada casa existían los llamados aljibes, que eran depósitos de agua, generalmente subterráneos, que se llenaban en el invierno con la lluvia para su posterior uso.

Económicamente²⁵ era una de las ciudades del Caribe que sobresalió por sus importantes riquezas derivadas de sus actividades comerciales.²⁶ Durante el siglo XVIII la provincia de la ciudad-puerto²⁷ se jactó de producir una amplia variedad de productos agrícolas de importancia, consecuencia de sus tierras fértiles, entre los que destacan un cuantioso maíz, arroz, yuca, ñame, legumbres, diversas frutas como lo son el tamarindo, níspero, zapote, guaba, cañafístula, papayas, y además añil, algodón y Carey. En las inmediaciones del río Magdalena se producía un

²⁵ La historiadora Borrego Pla la define como “Rica, potente y brillante, se presentaba como uno de los mejores puertos indianos, escala obligada de flotas primero y posteriormente, con la libertad de comercio 1778, lugar de atraque obligatorio para cualquier navío que se preciase.” María del Carmen, Borrego Pla, “Cartagena de Indias y la Valdivia chilena: dos proyectos para la fundación de nuevas poblaciones a finales del XVIII”, en *Las Nuevas poblaciones de España y América: Actas del V Congreso Histórico sobre Nuevas Poblaciones. La Luisiana-Cañada Rosal, 14 al 17 de mayo 1992*, Córdoba, Junta de Andalucía, 1994, p. 356.

²⁶ A mediados del siglo XVI se celebraron ferias en Cartagena de Indias, Portobelo e Istmo de Panamá. En la primera ciudad mencionada “El fandango congregaba al populacho y a los blancos, especialmente cuando llegaban a la bahía “Armadas de Galeones, Guarda-Costas, u otros navíos” y en días especiales de fiestas. La ciudad tenía un ciclo de bullicios y otro de soledad, al igual que un invierno y un verano. El bullicio llegaba con los galeones, que fomentaban una pequeña feria. Entonces se abrían muchas tiendas y toda la economía de la ciudad y la región se ponía en movimiento. Unos arrendaban sus casas y sus tiendas, y otros encontraban una creciente demanda a sus oficios, y los negros y negras esclavas veían incrementar sus jornales, alcanzándoles a muchos para pagar su libertad.” Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca, “La historiografía sobre Cartagena de Indias en el siglo XVIII”, en *Cartagena de Indias y su historia*, Santa Fe de Bogotá, Editores Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca, 1998, p. 76.

²⁷ El lugar elegido para fundar Cartagena de Indias no era el mejor para desarrollar un espacio agrario productivo o de cría de animales, debido a las características de su tierra, clima y carencia de agua dulce. Sin embargo, la ciudad se destaca sobre otras, debido a las ventajas que le proporcionó su ubicación geográfica: “... la rápida y barata conexión con el espacio regional caribe, a través de la navegación, y del mismo modo con el interior del Nuevo Reino a través del río Magdalena, lo que la habilitó a cubrir su déficit continuo de producción agropecuaria” Antonino Vidal Ortega, *Cartagena de Indias en la articulación del espacio regional caribe 1580-1640: la producción agraria*, Lebrija, Publicaciones de la Muy Ilustre, Antigua y Real Hermandad de los Santos de Lebrija, 1998, p. 96.

cacao de excelente calidad, en sus bosques existían numerosos árboles de magnificas maderas como el caobo, cedro, incluyendo una variedad de palo de tinte con tanta calidad como el de Campeche. Además, la selva era rica en distintos bálsamos, resinas e incluso hierbas medicinales.

El conjunto de animales que habitaban la provincia de Cartagena de Indias complementó el bienestar ofrecido por la flora existente. Destacaron abundantes y diferentes tipos de ganado de origen europeo, los cuales además de ofrecer carne, leche y sus derivados, también proporcionaron un muy útil cuero y sebo. Asimismo se contó con diversas especies de aves que aportaron carne y huevos, tan necesarios para complementar los nutrientes requeridos por los habitantes, más los diversos animales autóctonos aptos para el consumo humano. Otro aspecto fundamental, sin duda, fue la abundancia de diversos tipos de alimentos provenientes del mar: pescados, mariscos, moluscos, cangrejos, entre muchas otras especies.

Empero, aunque las diversas riquezas naturales de la provincia de Cartagena de Indias hacían atractiva y rica a su ciudad, el factor más importante de su prosperidad y donde se centró la atención no fue ese, sino el comercio asentado allí, tanto interior como exterior.²⁸ A su fondeadero llegaban y salían buques de diversos lugares, entre los que destacaron embarcaciones de España, Cuba, Perú, Panamá y Portobelo. En años anteriores al siglo XVIII y durante las primeras tres décadas de éste, la comunicación²⁹ de la ciudad con el interior del reino presentó dificultades, debido a la falta de vías de accesos adecuadas, consecuencia de las difíciles condiciones impuestas por la geografía.

²⁸ “De esta manera su génesis como ciudad colonial vino determinada por la idea de actuar como una factoría comercial, y se desarrolló por encima de todo como un centro de contratación y por ello como ciudad que se levantó con el fin exclusivo de facilitar la labor de los comerciantes. La intención del asentamiento pareció clara desde el principio y fue la de convertirse en un punto comercial y estratégico a la vez.” *Ibidem*, p. 96.

²⁹ Para entender el tema de las comunicaciones se recomienda ver: Ernesto Schäfer, “Comunicaciones terrestres y marítimas de las Indias Españolas”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1946, t. III, pp. 969-983; Ramón María Serrera Contreras, *El modelo de organización y administración del espacio colonial en el nuevo mundo*, Sevilla, Fundación Corporación Tecnológica de Andalucía, 2009; y del mismo autor, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Madrid, Ministerio del Interior, 1992.

Recién fundado el Virreinato del Nuevo Reino de Granada, el tráfico y comercio cartagenero con el resto de las provincias interiores era casi inexistente, el problema se debió fundamentalmente a lo fragoso de los caminos de tierra, especialmente en época de lluvia, que dificultaron la recíproca conexión entre las diversas y lejanas demarcaciones, imprescindibles para transportar los frutos, mercaderías y demás géneros.³⁰ Pero los metales y piedras preciosas como el oro, la plata, esmeraldas, frutos y productos, siempre estimularon al hombre a luchar contra las barreras impuestas por la naturaleza.³¹ Así, poco a poco se formó una red de caminos³² que desde las jurisdicciones recónditas se comunicaron con la urbe costera.³³ El poder adquisitivo proporcionado por los negocios, se encargó de crear los circuitos mercantiles necesarios para el progreso.

La ruta de acceso más importante de Cartagena de Indias, y el resto de las ciudades costeras del Caribe, con el interior del Virreinato neogranadino fue el río Magdalena, ubicado al Oeste de Santa Marta. No obstante, las embarcaciones que ingresaban a través de su desembocadura se exponían al riesgo de naufragar debido al fuerte caudal de agua que bajaba de las zonas altas del Sur y chocaba con el mar. Para acceder desde

³⁰ AGI, Santa Fe, 443. El gobernador de Cartagena de Indias, don Pedro Fidalgo, al rey. Informa sobre sus gestiones para poner operativo el dique, y así facilitar el tráfico y comercio con las demás provincias del reino. Cartagena de Indias, 12 de junio de 1739. Fidalgo comisionó al teniente de ingeniero, don Joseph de Herrera y Sotomayor, y al capitán don Joseph Varón de Chávez, con el fin de realizar un reconocimiento (plano) del terreno, donde se incluyera una razón exacta de todas las medidas y costos necesarios para poner operativo un dique que permitiera la navegabilidad del río Magdalena. Se estimó que cuando la obra estuviera funcionando, el derecho de paso generaría un arrendamiento de unos 2.050 pesos anuales.

³¹ British Library (en adelante BL), King's Papers, 217. Estado del Virreinato del Nuevo Reino de Granada y relación de gobierno del virrey don Pedro Messía de la Cerda. 1772.

³² "En el Nuevo Reino de Granada, desde los comienzos de la colonización la arteria principal de comunicación fué el río Magdalena, mientras que todos los caminos terrestres, dada la estructura de la montaña, eran relativamente cortos y muy malos, como el de Quito por Pasto a Popayán y al valle del río Cauca de un lado, y de otro a Neiva, en el Magdalena. Alguna mejora la trajo el siglo XVIII: el citado camino del Cauca se prolongó hasta Medellín, y de Bogotá-Tunja se estableció una comunicación con Mérida y las ciudades venezolanas hasta la capital de Caracas." Ernesto Schäfer, "Comunicaciones marítimas y...", p. 982.

³³ "Evidentemente la situación geográfica de la ciudad y el medio físico donde se halla inserta, propició el desarrollo de la navegación tanto marítima como fluvial, siendo el principal, más fácil y casi único medio de transporte que representó y posibilitó la forma de conexión tanto con el espacio Caribe como con el interior del continente, es decir el extremo norte andino, cuya única forma de enlace era a través de estos cauces fluviales. Convirtiéndose de este modo en las únicas obligadas rutas de penetración hacia el interior de continente durante el periodo colonial." Antonino, Vidal Ortega, *Cartagena de Indias...*, pp. 47-48.

la plaza fuerte a la corriente de agua continua y caudalosa existían dos caminos: el primero era embarcando en el puerto y continuar por el estuario. Esta opción llegó a ser la menos frecuentada, porque la geografía imponía dificultades a la navegación, por contar con una costa abierta a los vendavales y sobre todo una peligrosa entrada a la barra del río.

El segundo, yendo desde Cartagena de Indias en dirección al río, hasta llegar a Barranca. Este trayecto se recorría a caballo en cuatro días, atravesando terrenos pantanosos, húmedos e infectados de grandes cantidades de mosquitos. Luego se zarpaba desde allí en canoa a Mompo, cuyo viaje demoraba el mismo tiempo que el anterior, navegando a contra corriente.³⁴ Posteriormente, se necesitaban veintidós días para ir hasta el puerto de Honda, y por último se requerían ocho más, para acceder por tierra a Santa Fe de Bogotá. En total, todo el recorrido se realizaba en treinta y ocho días, casi el mismo tiempo que se tardaba en ir desde las costas del Virreinato del Nuevo Reino de Granada a España.³⁵

Era imperativo para la supervivencia y progreso de los cartageneros construir una vía de comunicación con la capital y viceversa, que no exigiera muchos sacrificios y ofreciera menos peligros. La solución la dio el gobernador de la provincia, don Pedro Zapata en el año 1650, con la

³⁴ Eduardo Acevedo Latorre, *El río grande de la Magdalena*, Bogotá, Banco de la República, Biblioteca Luis Angel Arango, 1981, p. 26. “Después de descubierto el río y establecido en el interior del país un centro de colonización del primer orden, con la fundación de Santa Fé de Bogotá, el Magdalena se convirtió en la principal arteria de comunicación entre la costa y las fundaciones que se fueron llevando a cabo en el corazón de la Colonia.”

³⁵ Antonio Ybot León, *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada (Cartagena-Santa Fe, 1538-1798)*, Bogotá, Editorial ABC, 1952.

construcción de un dique,³⁶ de una longitud de 115 kilómetros,³⁷ que unió el puerto de la ciudad con el río Magdalena. El viaje desde Santa Fe hasta Cartagena podía durar por el canal del río Magdalena entre unos ocho o diez días, porque la corriente está a favor, pero para regresar se podía alargar hasta alrededor de treinta días.³⁸

Para los intereses del gobierno de la ciudad, comerciantes y vecinos en general, la monumental obra fue de vital importancia por convertirse en una ruta de comunicación de primer orden.³⁹ Resultó ser la manera más expedita de cubrir las carencias de víveres que podían crear serios problemas logísticos a la población en general y a las fuerzas armadas apostadas en la ciudad portuaria. Con esta vía fluvial al mismo tiempo se contribuyó con el abaratamiento de muchos productos que se cobraban a

³⁶ Julia Herráez S. Escariche, “Don Pedro Zapata de Mendoza, gobernador de Cartagena de Indias”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1946, t. III, p. 416. “El 7 de marzo de 1650 empiezan los trabajos, y para que no hubiese queja, el Maestre de Campo pidió al guardián de San Francisco que asistiese al trabajo, poniendo capellanes y hospitales para que no faltasen medicinas espirituales y temporales a los trabajadores. Durante la obra sólo murieron dos esclavos que don Pedro Zapata pagó de su dinero a sus amos, como asimismo asistió a la obra, pero sólo dando órdenes, pues la administración del dinero corría a cargo del mayordomo de la ciudad. El 22 de julio de 1650 la obra estuvo terminada y en Cabildo reunido el 24, se leyó una carta de Somovilla en que daba razón de la conclusión del canal. El trabajo había sido rudo, pues hubo que romper el terreno, según testimonio del ingeniero, por una parte, de 4.500 varas de largo, de ancho y 8 de fondo y por otra 2.000 de largo, 18 de ancho y 2 de fondo, derribando y limpiando cinco leguas de arboleda. Por último, el 20 de agosto se abrió oficialmente el Dique, rompiéndose la tierra que estaba en la boca del mismo y entrando gran golpe de agua. Estaba pues, en condiciones de navegabilidad.” Asimismo, se aconseja ver el trabajo de: Mauricio N. Visbal, “Apuntes históricos sobre el canal del Dique”, en *Boletín Historial*, Cartagena de Indias, Academia de la Historia de Cartagena de Indias, 1945, nº 86, pp. 3-17.

³⁷ Enrique Serrano López, Juan Esteban Constaín Croce y otros, *Colombia Tierras y gente*, Bogotá, Cristina Uribe Ediciones, 2004.

³⁸ Archivo General de Simancas-Valladolid (en adelante AGS), Secretaria de Guerra, 7083. Expediente 6. Oficio del virrey Ezpeleta. Pregunta si con motivos de la guerra ha de trasladarse o no a Cartagena de Indias. Santa Fe, 19 de julio de 1793. El tiempo que se tardaba en realizar el recorrido desde Bogotá a Cartagena de Indias por el dique no era preciso, sino más bien aproximado, porque influían diversos factores como el clima, la cantidad de caudal con que se hallara, el tipo de embarcación empleada para realizar el recorrido y su peso.

³⁹ AGI, Santa Fe, 199. Petición de Pedro Zapata Caballero al rey, presentada en el Consejo de Indias. Solicita un premio por atribuirse la obra de hacer navegable el río Magdalena. Consejo de Indias, 1651. “Muy poderoso señor. El Mre. de Campo don Pedro Zapata Caballero de la orden de Santº, gentil hombre de la boca de su majestad. Dice que entre los muchos y grandes servicios que tiene hechos a su majestad hizo navegable el río de la Magdalena hasta el puerto de Cartagena y puede decir que habiéndolo todos deseado y su majestad prometido grandes mercedes al que lo consiguiese solo él sin ayuda ninguna con la asistencia de Dios ejecutándolo a su riesgo lo comenzó por marzo y lo acabó a veinte y tres de agosto del año pasado de seiscientos cincuenta, y a veinte y cinco del mismo mes, y año entró su sucesor en el puesto y quedó la obra navegable...”

precios exorbitados como consecuencia de la escasa oferta y los elevados costos del transporte.⁴⁰

Entre los diversos productos y frutos procedentes del interior del Virreinato, llegados a Cartagena de Indias a través del canal, destacaron: la harina, el cacao, azúcar, maíz, miel, carnes, sal, pescados de río, gallinas y muchos otros géneros. De igual manera, Santa Fe y sus alrededores, al mismo tiempo de dar salida a sus productos, también se vieron beneficiados por los géneros europeos y de otras zonas de América que los barcos podían trasladar desde el puerto. Además, los mercaderes pudieron reducir los precios de sus mercancías y aumentar las ventas y ganancias, debido a la amplia oferta que existió de variadas mercancías y a la facilidad de transportarlas. Asimismo, repercutió positivamente en la recaudación de la Real Hacienda, la cual comenzó a obtener más ingresos económicos como resultado del incremento del pago de impuestos derivado del flujo mercantil.

Sin embargo, todo no podía ser tan maravilloso, pues algunos codiciosos que tenían sus haciendas cercanas a las orillas del río Magdalena y del dique, usaron su poder para estropear con obstáculos la vía acuática y ejercer control sobre los precios de sus productos, con perjuicio del comercio común y la recaudación del impuesto de Averías, el cual se negaban a pagar. Los principales escollos encontrados en el curso fluvial eran una considerable cantidad de árboles cortados por la mano de los hombres y echados a él, más los caídos a sus aguas por efecto de las lluvias y vientos. Esos troncos, además de ser un impedimento por sí mismos para la navegación, también contribuyeron a la formación de bancos de arena que impedían el paso de las embarcaciones.

⁴⁰ AGI, Santa Fe, 199. Copia de dos capítulos de una carta de don Pedro Zapata, relativa a hacer navegable el río grande de la Magdalena. Consejo de Indias, 30 de junio de 1648. Se destacan dos razones de gran peso para justificar las obras necesarias que harían navegable el río Magdalena "...la primera tener esta plaza seguros los bastimentos a las espaldas los socorros de gente de la misma manera le pueden bajar en seis días del reino, disposición muy considerable para fábricas de navíos a poca costa..."

La solución dada al sabotaje y efectos de la naturaleza fue la limpieza del dique. Además de ser una labor lenta debido a la amplia extensión del mismo, también las obras se veían interrumpidas por la llegada de la época de lluvias, motivo que obligaba a detener el trabajo hasta el arribo del verano. No obstante, el problema no cesó con el mantenimiento realizado, se tuvieron que crear unas cuadrillas permanentes de hombres asalariados encargados de conservar libre de obstáculos el caudal para evitar nuevas formaciones de bancos de arena. Posteriormente, por negligencia gubernamental, se perdió con los años la operatividad del dique.

En la primera cuarta parte del siglo XVIII, para volver a utilizar el dique del río Magdalena como vía de comunicación,⁴¹ el comandante de los galeones, don Francisco Carnero, los comerciantes, el presidente de Santa Fe y la Real Audiencia, ordenaron efectuar todos los trabajos necesarios. Para ello se pregonó y remató el arrendamiento de la citada obra por el tiempo de diez años, ocho precisos y dos voluntarios, los cuales comenzaron a partir del día 11 de octubre de 1725. El costo de cada año transcurrido de trabajo era de 1.000 pesos, que se pagarían de las arcas del Cabildo de Cartagena de Indias, por considerarse pertinente a aquella ciudad, y así fue aprobado por el Consejo de Indias y el rey en el año de 1726.

⁴¹ Julián Ruiz Rivera, *Encomienda y Mita en Nueva Granada*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1975, p. XXIII. “El camino por tierra suponía mayores riesgos y trabajos. En primer lugar, no podía realizarse en cualquier época del año, porque los ríos crecían con las lluvias, faltaban puentes y los caminos se volvían intransitables. Desde el punto de Ocaña podía llegarse a Pamplona en ocho días, en otros ocho o diez a Tunja y en cinco más a Santa Fe, con tal de realizar el viaje en estación seca y no llevar carga alguna. Con carga no se recorría este itinerario en cuarenta días.”

Las obras necesarias para la mejora del dique estuvieron a cargo del ingeniero militar don Juan de Herrera y Sotomayor.⁴² Las primeras acciones consistieron en comenzar a limpiar los estorbos que impedían el flujo adecuado del agua y por consecuencia de la navegación, por medio del trabajo de cien hombres, los cuales duraron cinco meses allí. Se les asignó un sueldo de 3 y 4 reales de plata al día, según la fortaleza de las personas, además de costeárseles la alimentación, la cual consistía en una libra de carne y dos de maíz.

⁴² José Antonio Calderón Quijano, “Visión general de las fortificaciones Indianas en los distintos frentes continentales”, en *Separata del II Congreso de Historia Militar*, Zaragoza, Academia General Militar, 1988, p. 148. “El origen del cuerpo de ingenieros militares podemos verlo en su necesidad que se hizo ostensible durante la Guerra de Sucesión (1704), en que vienen a España una serie de técnicos franceses formados en la escuela de ingeniería militar según las normas y la técnica innovada por el Mariscal Vauban. Es entonces cuando el Marqués de Bedmar llama a Verbon (1709) y le nombra (1710) Ingeniero General de los Ejércitos, Plazas y Fortificaciones de todos los Reinos, Provincias, y Estados, encargándole el proyecto del Cuerpo de Ingenieros Militares (1711-1803) que éste presenta ese mismo año.”

57

Como se puede observar, el costo de la obra era relativamente significativo, pero necesario. No obstante, para obtener los resultados deseados al final se tuvo que invertir la cantidad total de 24.000 pesos.⁴⁴ En la boca del dique se logró alcanzar una profundidad de siete varas, mientras que en el resto del trayecto se consiguieron seis, cinco y cuatro varas, según lo permitía la irregularidad del terreno.⁴⁵

No obstante, los obstáculos más importantes que superó Cartagena de Indias para garantizar su existencia y bienestar, bajo el dominio español, no solo fueron los procedentes del interior del reino, sino más bien los provenientes del Norte, es decir, los llegados por mar. Para que la ciudad usara el medio marítimo como vía de comunicación, sus gobernantes e instituciones tuvieron el reto de hacerse superiores a las adversidades e inconveniencias impuestos por la geopolítica del Caribe.⁴⁶

Fue imperativo para la Real Hacienda y el comercio neogranadino, desde los inicios de los circuitos comerciales lucrativos, contar con sistemas de seguridad y defensa que garantizaran el libre tránsito por las rutas marítimas con España y el resto del Caribe; vitales para hacer fluir

⁴⁴ AGI, Santa Fe, 376. Petición de Joseph de San Martín Munilla, albacea testamentario de Francisco de San Martín, y en nombre de su hijo, solicitando a su majestad real gracia por los servicios prestados al hacer navegable el río Magdalena. 1729.

⁴⁵ Para ampliar los conocimientos sobre la importancia del río Magdalena y el canal que comunicó a Cartagena de Indias con éste, se recomienda ver la siguiente bibliografía: Aníbal Noguera Mendoza, *Crónica grande del río Magdalena*, Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1980, II t; Antonio Ybot León, *Los trabajadores del río Magdalena durante el siglo XVI: geografía histórica, economía, legislación (según documentos del Archivo General de Indias)*, Barcelona, Talleres gráficos Veritas, 1933; Aristides Ramos Peñuela, *Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y del Opón: 1760-1860*, Santa Fe de Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1999; Francisco de las Barras de Aragón, *Documentos referentes al canal de navegación construido en 1650 entre Cartagena de Indias y el río Magdalena: recolectados en el Archivo de Indias de Sevilla*, Madrid, Erudición ibero-ultramarina, 1931; Julio Acosta H., *Reseña histórica de la navegación por el río Magdalena o manual del navegante*, Barranquilla, Empresa Litográfica, 1945; Rafael Gómez Picón, *Magdalena, río de Colombia: interpretación geográfica, histórica y social*, Santa Fe de Bogotá, Editorial Santafé, 1945.

⁴⁶ “Para una potencia como España, el dominio del océano era fundamental, por varias razones. En primer lugar, porque por mar venían el oro y la plata que financiaban el mantenimiento del Imperio. En segundo lugar, porque por mar iban a América los productos manufacturados europeos y los refuerzos militares que allí había que enviar en caso de guerra, habida cuenta de la debilidad de los efectivos existentes en las Indias. Finalmente, porque sólo por mar podía llegar el enemigo. El Atlántico -y en menor medida el Pacífico- eran pues al tiempo cordón umbilical y avenida para los invasores. Sin embargo, a lo largo de todo el periodo que nos ocupa, la Armada española fue muy inferior a la británica. A pesar de ello, no llegó a interrumpirse el flujo de convoyes con metales preciosos, mercaderías y tropas entre las dos orillas del océano.” Julio Albi de la Cuesta, *La defensa de las Indias (1764-1799)*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1987, p. 135.

las riquezas expresadas en diversos productos, géneros, minerales y en algunos casos dinero en metálico.⁴⁷ El puerto cartagenero, además de ser el más importante del Virreinato, también figuró entre los primeros de la América hispana.⁴⁸ En su interior se resguardaron los guardacostas o corsarios particulares, grandes buques de la Real Armada, la flota de los diversos comerciantes residenciados allí, más los que en su trabajo de venta, compra o intercambio lo frecuentaban.

Por otro lado, durante el siglo XVIII la monarquía española puso en marcha nuevas estrategias e instrucciones castrenses para sus reinos Indianos.⁴⁹ El plan de protección del nuevo continente, formulado en la metrópoli, tenía como principal objetivo hacer sus virreinos y capitanías generales inalcanzables a las potencias rivales, con especial atención a Inglaterra, Francia y Holanda. Por esta razón, la seguridad y defensa de la América española, exigió un complejo y moderno sistema militar, que organizó la salvaguarda por áreas geográficas. El historiador Juan Marchena Fernández afirmó que se dividió en tres grandes espacios de importancia decisiva para conservar la unidad territorial, resumidos de la siguiente manera:

- a) Zona estratégica del Caribe. Fue un triángulo vital, donde los vértices se hallaban en San Agustín de la Florida por el Norte, Veracruz por el Oeste y Cartagena de Indias por el Sur.
- b) Zona estratégica de la Plata. Radicaba en el cierre de la desembocadura del Río de la Plata, desde Buenos Aires hasta Montevideo.
- c) Zona estratégica del Pacífico. Se basó en dos segmentos amplios: el primero tuvo su centro en Acapulco, ocupando toda la costa del

⁴⁷ Antonino Vidal Ortega, *Cartagena de Indias...*, p. 27.

⁴⁸ Para saber la importancia militar de Cartagena de Indias y su puerto se recomienda ver: Juan Manuel Zapatero, *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, Barcelona, Instituto de Cultura Puertorriqueño, 1964, pp. 7-62.

⁴⁹ Un trabajo de investigación valioso que se debe tomar en cuenta, para entender como a finales del siglo XVII la Monarquía Española pensó resguardar sus territorios de ultramarinos, es el de José Antonio Calderón Quijano, *Las defensas indianas en la recopilación de 1680: precedentes y regulación legal*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1984.

Pacífico mexicano, y enlazó con el extremo Oeste de la línea de presidios de las provincias internas. Por el Sur, el segundo segmento articuló con Panamá, cuyo centro principal era El Callao.⁵⁰

Cartagena de Indias no escapó a los asedios y estado de conflictos bélicos siempre latentes en el Caribe, pese a las medidas de protección emprendidas por la Corona,⁵¹ por ser un lugar altamente estratégico para la defensa e integridad del Virreinato. Las autoridades peninsulares consideraron a la ciudad como “llave”,⁵² porque también era decisiva política y militarmente para salvaguardar el continente en su conjunto. Por ese importante motivo, durante la época del dominio español, existió la necesidad de dotarla con el mejor sistema de fortificación estática del momento.⁵³

Debido a la seguridad proporcionada por las murallas y castillos,⁵⁴ la ciudad se convirtió en el sitio predilecto para centralizar el oro y demás riquezas que posteriormente se transportaban a España. Pero no todos los recursos salían directamente hacia la metrópoli europea. Una parte del dinero se quedaban dentro del Virreinato para satisfacer las necesidades internas, algunas pequeñas porciones se fugaban a distintas provincias

⁵⁰ Juan Marchena Fernández, *La institución militar en Cartagena de Indias. 1700-1810*, Sevilla, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1982, pp. 18-20.

⁵¹ Véase: Juan Manuel Zapatero, *La guerra...*

⁵² A Cartagena de Indias se le da el rango de llave por actuar como una especie de “plaza fronteriza” que dificultó la entrada a los enemigos, venidos directamente de Europa o de sus bases en el Caribe, al interior del Nuevo Reino de Granada y a los Reinos del Perú y Quito. Véase: Juan Marchena Fernández, *La institución...*, pp. 33-34.

⁵³ Juan Manuel Zapatero, *La guerra...*, p. 7.

⁵⁴ Antonino Vidal Ortega, *Cartagena de Indias...*, p. 32. “... la ciudad se fue convirtiendo en la guardiana de este flanco; como lugar estratégico para la defensa y abrigo de las flotas y armadas. Ante la preocupación y miedo de la llegada de navíos de otras potencias extranjeras, como lo demuestran la presencia de los Piratas y Corsarios que afluyeron en busca de riquezas. Cartagena pasó a ser uno de los puntos más codiciados y uno de los más protegidos.”

españolas en América, e incluso hacia otras potencias enemigas o no, con que se comercializaba de forma lícita o ilícita.⁵⁵

Por ser Cartagena de Indias un centro de comercio importante, y por acopiarse allí el dinero y oro y plata proveniente de las cajas reales de las Capitanías Generales de Panamá y Chile, más el recaudado en los Virreinos del Perú y Río de la Plata, que luego se trasladaban a España con o sin escala en La Habana, le concedieron a la ciudad una importancia geoestratégica mayor, por lo cual se debía defender mejor que muchas otras plazas. Además de los diferentes componentes militares de tierra existentes en la urbe, también fue el sitio predilecto, por sus condiciones naturales, para apostar a los guardacostas o corsarios responsables de garantizar la seguridad y defensa marítima de la costa del Caribe neogranadino. El puerto poseía la ventaja de estar de una u otra forma protegido de manera natural. Empero, también la Corona española optó por reforzar el entorno fortificándolo⁵⁶. Además, por su condición de plaza fuerte, allí se almacenaron importantes cantidades de diversos pertrechos de guerra, entre los cuales se incluyeron grandes volúmenes de pólvora.⁵⁷

Todas las condiciones señaladas anteriormente, obligaron a que Cartagena de Indias se convirtiera en la ciudad costera más seguras del

⁵⁵ Para tener una visión de cómo funcionaba la recaudación de caudales para las Reales Cajas véase: Hermes Tovar Pinzón, “Límites y posibilidades de las series estadísticas originadas en las cajas reales de la Real Hacienda (La Nueva Granada 1500-1700)”, en *El gobierno de la economía en el Imperio Español: información estadística, política económica y fiscalidad*, Napoli, Actas de la Sesión C-9 del XIIth International Economic History Congress, 1988, pp. 141-177.

⁵⁶ La bibliografía relativa a las fortalezas de Cartagena de Indias es abundante y diversa. Se recomienda ver: Enrique Marco Dorta, *Cartagena de Indias, puerto y plaza fuerte*, Cartagena, Alfonso Amado, 1960; José Antonio Calderón Quijano, *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*, Madrid, Editorial Mapfre, 1996, pp. 335-342; del mismo autor, *Bibliografía de las fortificaciones españolas en América en la Edad Moderna*, Madrid, Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, 1985; Juan Manuel Zapatero, *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*, Madrid, Cultura Hispánica, Ministerio de Asuntos Exteriores. Dirección General de Relaciones Culturales, 1979; *Las fortificaciones de Cartagena de Indias. Estudio asesor para su restauración*, Madrid, Edición del Banco Cafetero de Colombia, 1969.

⁵⁷ AGS Secretaría de Guerra, 7070, Expediente 7. Oficio del virrey de Santa Fe, Pedro Mendinueta, para el excelentísimo señor, don Juan Manuel Álvarez. Informa que el gobernador de Cartagena de Indias recibió ochocientos setenta y nueve quintales de pólvora, remitidos por el capitán general de La Habana. Los tres buques que llegarían de Veracruz a La Habana, conduciendo dos mil seiscientos cincuenta y cuatro cajones de pólvora para las plazas de Cuba, Puerto Rico y Cartagena de Indias, los cuales se creían apresados, se encontraban en este último puerto. Santa Fe, 19 de agosto de 1798.

Virreinato del Nuevo Reino de Granada durante todo el siglo XVIII y principios del XIX. Incluso existieron planes para que cuando hubiera momentos críticos durante las guerras los virreyes se trasladaran a sus castillos amurallados a dirigir la defensa del reino desde allí.⁵⁸

Aunque Cartagena de Indias representó la punta de lanza de la defensa del Virreinato neogranadino, otros espacios geográficos también complementaron la protección del territorio.⁵⁹ Por el lado N O se encontraban los puertos de Portobelo, Chagres y Darién. Por el N E los de Santa Marta y Río Hacha. El primer espacio señalado se consideró como un fondeadero avanzado de Panamá y a partir del año 1735 contó con 105 piezas de artillería repartidas entre los castillos de San Jerónimo, San Felipe y Santiago.

La ciudad costera de Santa Marta, situada en las orillas de una profunda bahía donde desemboca el río Magdalena, al Este de Cartagena de Indias, también se consideró importante desde la óptica militar, por su estratégica cercanía a esta última, debido a que ante un hipotético ataque a la plaza fuerte, su vecina resultaba de gran utilidad para prestar auxilios logísticos. Además, su ubicación geográfica le permitía ser una entrada hacia el interior del Virreinato, lo cual la convertía en un sitio de interés táctico para combatir el contrabando, tanto por mar como por tierra.

Es de destacar que cuando se enviaban tropas o pertrechos a Cartagena de Indias se daban las instrucciones a los jefes de las expediciones de que si encontraban a la ciudad sitiada, inmediatamente se dirigieran a la colindante Santa Marta, porque su gobernador poseía instrucciones precisas para apoyarla por tierra.

Santa Marta durante el siglo XVIII poseía los castillos de San Fernando, San Antonio, San Vicente, San Felipe, Castillete del Moro,

⁵⁸ AGS, Secretaria de Guerra, 7083. Expediente 6. Oficio del virrey Ezpeleta. Pregunta si con motivos de la guerra ha de trasladarse o no a Cartagena de Indias. Santa Fe, 19 de julio de 1793.

⁵⁹ “El sistema defensivo de la Nueva Granada se basaba en una serie de fuertes y ciudades fortificadas en las costas, siendo las más importantes Santa Marta, Cartagena, Portobelo, Panamá y Guayaquil. Con excepción de unas pocas compañías acantonadas en el interior, el ejército regular del virreinato había estado siempre asignado a estas bases costeras.” Allan James, Kuethe, *Reforma militar y...*, p. 79.

Torre Vigía del Veladero, batería de la Cuesta de Gayra y batería de la Marina.⁶⁰ El tamaño de la población de la provincia en 1793 era más pequeño que el de Cartagena de Indias en 1778, representando apenas un 39,7% de esta última. Es decir, el primer distrito albergó unas 47.100 personas, mientras que la segunda en el año 1778 tenía 118.685 habitantes. En el siguiente cuadro se puede apreciar con más detalles la composición social de la región:

**RESUMEN DEL PADRÓN DE POBLACIÓN DE LA PROVINCIA DE SANTA MARTA
DEL AÑO DE 1793⁶¹**

HOMBRES DE TODAS CLASES, CASTAS Y ESTADOS INCLUSOS PÁRVULOS	MUJERES DE TODAS CLASES, CASTAS Y ESTADOS INCLUSAS PÁRVULAS
Eclesiásticos 131	Religiosas 0
Blancos 2.599	Blancas 2.593
Indios 4.152	Indias 4.480
Libres 14.069	Libres 14.967
Esclavos 2.037	Esclavas 2.072
TOTAL DE ALMAS O PERSONAS	
Hombres 22.988	
Mujeres 24.112	
SUMA GENERAL 47.100	

La localidad de Río Hacha,⁶² funcionó como un puesto de control avanzado capaz de detectar a las embarcaciones contrabandistas y enemigas que bajaban por su litoral hacia el Oeste. Según fuese el caso, desde la ciudad se avisaba a Santa Marta o Cartagena de Indias de la presencia de buques extranjeros que podían ser hostiles. En ese lugar principalmente se luchó contra el comercio ilícito⁶³ del cual, contradictoriamente, vivió su población en muchos momentos, y por tales

⁶⁰ *Ibidem*, pp. 48-49. Para profundizar aún más en el tema se recomienda ver: Juan Manuel Zapatero, *Historia de las fortalezas de Santa Marta y estudio asesor para su restauración*, Bogotá, Academia Colombiana de Historia, 1980, 480 p.

⁶¹ Alfonso Muñera, "Ilegalidad y frontera...", p. 115. El autor señaló que obtuvo la fuente en el AGI, Indiferente General, Santa Fe, 1527.

⁶² Se encuentra en la costa, al Este de Santa Marta.

⁶³ "De hecho, los comerciantes ilícitos penetraron las provincias caribeñas de la Nueva Granada mucho más eficazmente que los invasores militares. En consecuencia, la economía política de la Nueva Granada estuvo atada en forma importante al contrabando y al comercio informal." Lance Grahn, "Comercio y contrabando en Cartagena de Indias en el siglo XVIII", en *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, Cartagena de Indias, Banco de la República, 2005, p. 21.

motivos a diversos gobernadores y funcionarios de menor rango se les levantó sumarios.

La ciudad caribeña durante el siglo XVIII contó con el castillo de San Jorge y las baterías de Monte Santo, San Antonio y Santo Domingo.⁶⁴ Por el Este de Río Hacha se encuentra la Península Guajira, habitada por los indios guajiros, que eran hostiles y crearon una frontera humana. En fin, desde Santa Marta hasta la citada localidad se protegía un territorio con murallas naturales difíciles de penetrar, pero de vital importancia estratégica para el Virreinato, por ser paso obligado de la comunicación marítima de Cartagena de Indias con Maracaibo, Cumaná, Puerto Cabello y Caracas.

Como ya se ha adelantado, los tres principales rivales de España durante el siglo XVIII y principios del XIX, en orden de importancia, fueron Inglaterra, Francia y Holanda.⁶⁵ La política exterior de esas potencias navales, además de hacerse sentir en la Península Ibérica, cabeza del imperio, también realizaron mella en los diversos reinos indios, con especial atención y fuerza a las plazas costeras. La realidad geopolítica del mar Caribe durante el siglo XVII comenzó a sufrir drásticos cambios que sin duda fueron los que definieron las nuevas condiciones del siglo XVIII

⁶⁴ Juan Marchena Fernández, *La institución...*, p. 51.

⁶⁵ Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Política naval española en el Atlántico 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1982, pp. 55-56. Al respecto, el historiador afirma que “Las potencias navales enemigas poseían excelentes bases de observación y aprovisionamiento para sus armadas. Los galeones tenían que hacer peligrosas travesías entre Cartagena y Portobelo y luego debían pasar por las cercanías de Jamaica para llegar a La Habana, lugar de escalada obligatoria para poder tomar los circuitos de vientos y corrientes que los devolverían a España.”

y principios del XIX.⁶⁶ La monarquía hispana estuvo forzada a mantener despejadas las rutas⁶⁷ marítimas de Tierra Firme y para ello fue fundamental ejercer un control militar, y sobre todo naval.

En el mar Caribe existe una considerable cantidad de islas, denominadas Antillas, que se dividen en Antillas mayores y menores. Las primeras se encuentran constituidas por Cuba, Jamaica, Santo Domingo, Haití y Puerto Rico. Las segundas, también llamadas Islas Caribes, generalmente se subdividen en Antillas de Barlovento y de Sotavento. Las primeras son: Antigua, Barbada, el Barbudo, Dominica, Guadalupe, los Granadillos, Martinica, Santa Lucía, San Vicente, Trinidad y Tobago. Las de Sotavento son: Anguila, Aves, Los Perros, Monserrate, Nieves, Redonda, Saba, San Bartolomé, San Cristóbal, San Eustaquio, San Martín, Sombrero y las Vírgenes.⁶⁸

Los conquistadores españoles durante el siglo XVI decidieron apoderarse solamente de las islas mayores, debido a que estas cuatro porciones de tierra rodeadas de agua eran las que ofrecían abundantes recursos naturales. A las Antillas menores se les prestó poca o ninguna

⁶⁶ “Como el principal objeto de la batalla que se libró en Ultramar durante los siglos XVI y XVII eran precisamente los metales preciosos, quedó así definido el escenario de los enfrentamientos: los puertos de embarque, las rutas navales y los puntos que las dominaban. En concreto, y en lo que a América se refiere, Cartagena y Portobelo para la plata peruana; Veracruz para el oro y la plata de México y los productos de Asia; La Habana, punto de concentración naval; Puerto Rico, que controlaba la entrada en el Caribe; Florida, que dominaba el canal de las Bahamas. Secundariamente, el rosario de pequeñas islas que se extienden entre dicha península y la costa venezolana. Finalmente, esta concentración espacial se completaba con limitaciones temporales. A causa de períodos de huracanes y tempestades, la navegación era sólo segura entre Marzo y principios de Julio, por un lado, y Agosto y finales de Noviembre, por otro, lo que imponía una limitación más a las operaciones. En el siglo XVIII la situación variará considerablemente y los enfrentamientos militares se extenderán a todo el continente. Ello se deberá a que los rivales de España serán otras potencias, cuyos movimientos se regirán por consideraciones estratégicas más que por afán de lucro, y que además poseerán en América bases desde las que lanzar sus ofensivas, desapareciendo por tanto la necesidad de que sus buques retornaran a Europa antes de la llegada del invierno.” Julio Albi de la Cuesta, *La defensa...*, pp. 12-13.

⁶⁷ “Al igual que el número de puertos de embarques resultaba limitado, también lo era el de las rutas que podían seguir los barcos que a ellos arribaban y que de ellos partían. La experiencia pronto demostró que el régimen de los vientos y de las corrientes imponían unas derrotas prácticamente fijas a los buques construidos con la técnica naval de la época: para el viaje desde la península, descender hasta las Canarias, cruzar el Atlántico y entrar en el Caribe por el canal de la Mona o el Barlovento. Para el regreso, ir hasta la Habana y salir al océano por el canal de las Bahamas, para llegar a Europa aprovechando la corriente del Golfo.” *Ibidem*, p. 12.

⁶⁸ *Derrotero de las islas Antillas y de las costas orientales de América, desde el Río de las Amazonas hasta el Cabo Hatteras. Parte primera que comprende las Antillas, con la isla Tobago, los bancos é islas de Bahama, los cayos de la Florida desde las Tortuguillas al Cabo Cañaveral, y las islas Bermudas*, Madrid, Depósito Hidrográfico, 1890, pp. 1-2.

atención, por carecer de metales y piedras preciosas.⁶⁹ Sin embargo, las nacientes potencias enemigas de España no las consideraron inútiles,⁷⁰ sino más bien como la gran oportunidad para establecer sus estratégicas bases militares y factorías.⁷¹

Aunque el interés por la plata y oro de México y Perú centró la atención de la Monarquía Española en el continente, en las Antillas mayores se asentaron algunas guarniciones militares que imposibilitaron a los ingleses, franceses, holandeses y daneses tomarlas por asalto, con la excepción de Jamaica.⁷² No obstante, pese a que el gobierno hispano era consciente del daño realizado al imperio a través las pequeñas y diversas islas antillanas, no le resultó factible aplicar la solución adecuada, la cual podía ser de dos formas: primeramente, construir bases militares y colonizar esos espacios para hacerlos rentables. Y la segunda alternativa, quizás la más viable desde el punto de vista económico, hubiera sido asumir el control naval de la zona por medio de una Armada poderosa.

⁶⁹ David Watts, *Las Indias Occidentales. Modalidades de desarrollo, cultura y cambio medioambiental desde 1492*, Madrid, Alianza Editorial, 1992, p. 167. “Los intentos de mejorar la base económica de las Indias Occidentales españolas en el segundo decenio del siglo XVI fueron interrumpidos por la expedición de Cortés a México en 1519. Las noticias de las vastas riquezas que allí podían obtenerse indujeron a numerosos colonos de las islas a abandonarlas en busca de fortuna, y el foco de atracción del interés oficial de la Corte española empezó a desplazarse irrevocablemente hacia el continente.”

⁷⁰ Francisco de Solano, “Geopolítica española y conflictividad en el mar de Las Antillas durante la Guerra de Independencia Norteamericana (1776-1777)”, Madrid, Separata de la *Revista de la Universidad Complutense*, nº 107, v. XXVI, p. 51. “Para la mentalidad colonialista de Francia e Inglaterra, el mar de las Antillas primaba sobre todas las otras áreas geográficas del continente. Su presencia en él significaba participación en un sustantivo comercio y, además, proximidad con el lucrativo mundo español y la esperanza de su asalto o su penetración. La política atlántica de estas potencias comprendía que para reducir el poder y la influencia españoles en Europa, alejarlos de Flandes y de Italia, nada mejor que yugular el tráfico marítimo a través del Caribe: y cercenando el tráfico transversal del Atlántico -el que unía Veracruz, Portobelo y Cartagena de Indias con Sevilla y Cádiz- las posibilidades de actuación españolas en Europa se colapsaban casi de modo instantáneo.”

⁷¹ *Ibidem*, 175. “La penetración de las naciones del noroeste de Europa en el Caribe se inició primero tímidamente a principios del siglo XVI con los ataques de los piratas a las flotas españolas que, cargadas de tesoros, regresaban a la península desde La Habana por la ruta nororiental a través del estrecho de Florida, el nuevo paso de Bahamas y el Atlántico occidental. Piratas y corsarios (privateers y corsairs, término de origen inglés y francés respectivamente que pueden intercambiarse) navegaban bajo la autoridad directa o indirecta de su gobierno metropolitano tratando de romper el monopolio comercial de España. Inicialmente, la mayoría era de origen francés, pero después de 1540 se les unieron los ingleses en número creciente.”

⁷² Francisco Morales Padrón, *Jamaica española*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1952.

Las primeras colonias británicas en el Caribe,⁷³ fueron las islas pequeñas y fértiles de San Cristóbal (Saint Christopher, más tarde Saint Kitts) y Barbados, invadidas militarmente en el año 1625, desde ellas se dio inicio a una inclemente guerra económica a través del contrabando.⁷⁴ Luego de una breve espera se apoderaron de Nevis en 1628. Seguidamente ocuparon a Montserrat, Antigua y Barbuda en 1632. Con Bahamas (Eleuthera y Nueva Providencia) se hicieron en 1648, y Anguila en 1650. Asimismo, los ingleses contaron en 1655 con las fuerzas necesarias para arrebatársela a España una de las Antillas mayores: Jamaica, la cual nunca más pudo recuperar.

Debido a los exitosos resultados obtenidos en las invasiones de las islas antillanas, Inglaterra no detuvo su avance y siguió conquistando más de éstas como Santa Lucía 1663-1667, Tórtola, Virgen Gorda, Anegada, Jost Van Dyke, Peter Island y Salt Island en el año 1666.⁷⁵ La expansión inglesa llegado el siglo XVIII tampoco se detuvo: en 1734 le tocó el turno a las Tortugas o Caimán, San Vicente, Granada y las Granadinas en 1762, Dominica en 1763, Tobago en 1793 y cerraron el siglo en 1797 con la invasión de la más grande e importante de barlovento: Trinidad.⁷⁶

Francia fue la segunda potencia europea que decidió invertir en el lucrativo negocio de invadir islas antillanas. Comenzó con Martinica en el año 1635, Guadalupe y las cinco isletas que dependen de ella: María

⁷³ “A medida que las Marinas mercantes y de guerra de una nación van extendiendo su campo de operaciones, separándose de las propias costas, va sintiéndose más la necesidad de poder disponer de puntos en los que puedan entrar confiadamente los buques para comerciar, buscar refugio o procurarse provisiones.” Alfred T. Mahan, *Influencia del poder naval en la historia*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2007. p. 96.

⁷⁴ “La colonización inglesa en el Caribe surgió originalmente de las primeras estrategias del siglo XVII para asentar establecimientos firmes en los márgenes continentales de Hispanoamérica, y manejar el comercio ilegal con las colonias españolas.” Anthony McFarlane, *El Reino Unido y América: La época colonial*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, p. 125.

⁷⁵ María Alonso Mercedes y Milagros Flores Román, *El Caribe en el siglo XVIII y el ataque británico a Puerto Rico en 1797*, Puerto Rico, Puertorriqueñas Editores, 1998, p. 13. “Para mediados del siglo 17, las islas, a pesar de su tamaño, se habían convertido en colonias de importancia y atrajeron colonos blancos que comenzaron a producir productos tropicales para la exportación, tales como tabaco, algodón, añil y jengibre. Sin embargo, dentro del esquema del sistema colonial británico, estas islas no adquirieron la importancia que más tarde tendrían, lo que ocurrió en la década 1650, cuando su vida económica y social se alteró radicalmente al introducir la caña de azúcar y la mano de obra esclava.”

⁷⁶ Francisco Morales Padrón, “Trinidad en el siglo XVII”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1960, t. XVII, pp. 133-135.

Galante (Marie-Galante), los Santos (Les Saintes), Deseada (Désirade), San Bartolomé (Saint-Barthélemy) en 1635, y parte de San Martín (Saint-Martin). Por último, Santa Lucía en 1639 y María Galante en 1648.

En diversas ocasiones los galos se disputaron militarmente varias islas con los españoles, ingleses, holandeses y daneses, entre ellas se puede señalar a Saint Kitts, Saint Eustaquius, Granada, Dominica, Martinica, Guadalupe, San Bartolomé, San Martín y La Española; las cuales fueron invadidas, desalojadas y en algunos casos vueltas a ocupar. Sólo Martinica, Guadalupe y las pequeñas y cercanas tierras rodeadas de agua se mantuvieron bajo absoluto dominio francés.⁷⁷

Holanda invadió menos cantidad de islas, pero las que ocupó fueron suficientes para crear un fructífero mercado clandestino con Tierra Firme, especialmente con las costas de la Capitanía General de Venezuela. Entre ellas se encuentran Curaçao, Aruba y Bonaire, que fueron ocupadas en el año 1630. Saba y San Eustaquio en 1648 y Saint Martin (Sint Maarten) en 1638.⁷⁸

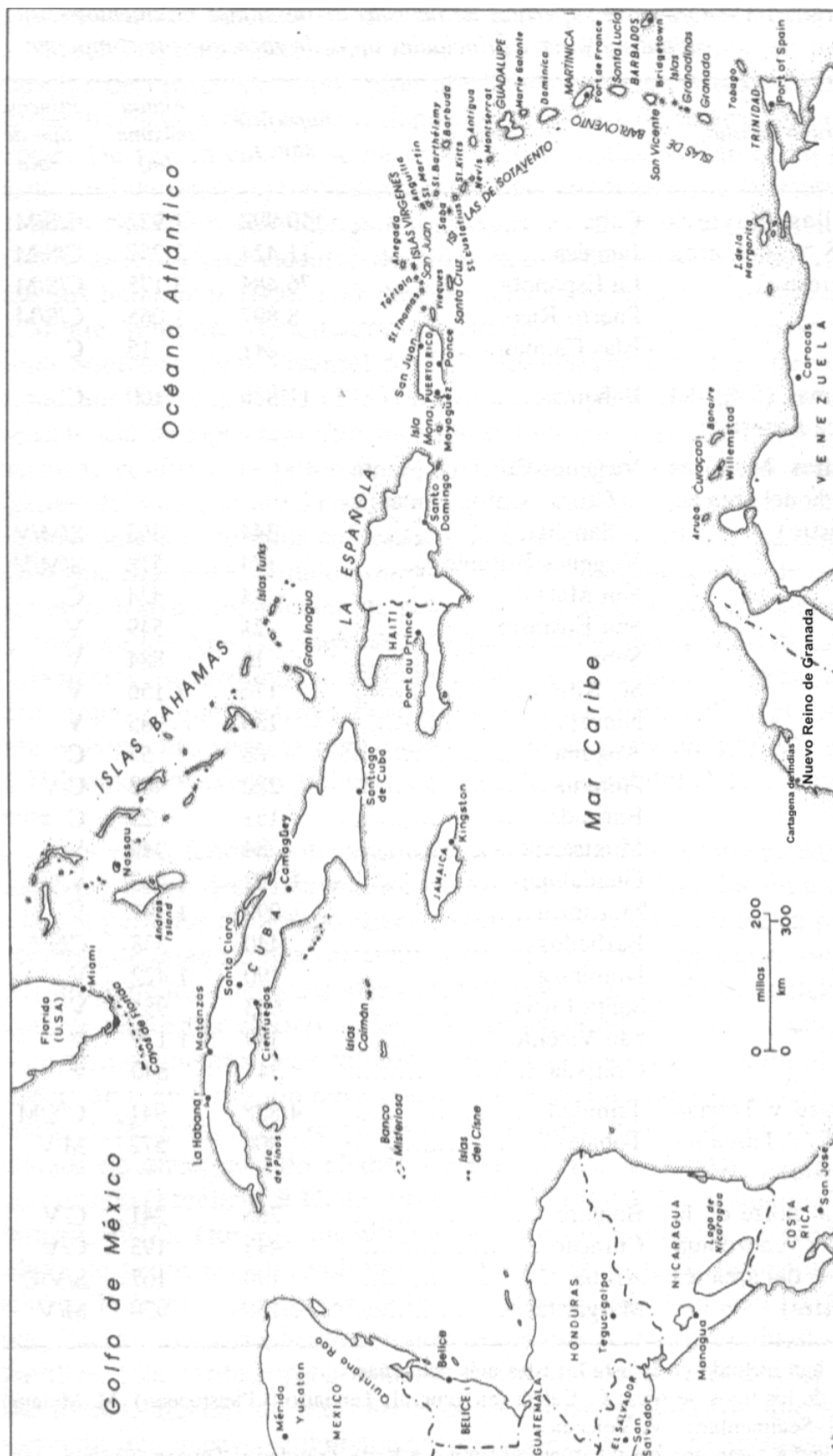
Dinamarca, que también hizo un esfuerzo por obtener participación en el rentable mercado caribeño, fue un poco tímida; sin embargo, en el siglo XVIII le compró a Francia la isla de Saint Croix y la convirtió en una factoría azucarera, conjuntamente con Saint Thomas (1666) y Saint John.⁷⁹ En fin, todas las colonias europeas enemigas de España, ubicadas en el Caribe, configuraron directamente de una u otra forma la realidad que le tocó vivir al imperio hispano durante todo el siglo XVIII y principios del XIX.

⁷⁷ Frank Moya Pons, "Introducción al Caribe: dominación y fragmentación colonial", en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1994, t. LI-2, pp. 17-18.

⁷⁸ Se recomienda ver: Wim Klooster y Gert Oostindie, "El Caribe holandés en la época de la esclavitud", en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1994, t. LI-2, pp. 233-259.

⁷⁹ Manuel Gutiérrez de Arce, "La colonización danesa en las islas vírgenes. Estudio histórico-jurídico", en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1945, t. II, pp. 363-513.

LAS INDIAS OCCIDENTALES⁸⁰



⁸⁰ Mapa obtenido de: David Watts, *Las Indias...*, p. 31.

2. La amenaza del comercio ilícito

Se entiende por comercio ilícito⁸¹ la compra-venta, trueque o producción de géneros, prohibidos por las leyes, que por su condición de ilegal no pagaban los derechos de aduana. Además de atentar directamente contra la Real Hacienda, también lo hacía contra los intereses monopolistas del Estado y algunos particulares.⁸² El contrabando como fenómeno socio-histórico estuvo ampliamente difundido, antes, durante, y después del siglo XVIII. Es decir, se hizo una práctica secular que cubrió todo el territorio del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, especialmente sus amplias costas. No obstante, el problema no afectó solamente al Virreinato, se convirtió en una enfermedad pandémica extendida por prácticamente todos los dominios de España en América.

Entre las diversas razones, o más bien condiciones dadas en una sociedad, necesarias para realizar el trato ilícito destacaron tres: La primera, es un grupo humano establecido en un espacio geográfico y entorno socio-histórico con facilidades para llevar a cabo el acto de compra-venta o trueque, que por su circunstancia de transacción prohibida, se ejecutaba de manera clandestina o por lo menos disimulada. La segunda, es la presencia de al menos un bien, fruto, piedra o mineral precioso, todos lo suficientemente abundantes y demandados en el mercado de lo ilegal. Asimismo, debió existir la escasez de uno o más productos de mucha utilidad, que el comercio legal no ofertaba, y sí lo hacía era a un precio alto por los impuestos grabados. Y la tercera, es un segundo o más colectivos con dinero o bienes intercambiables de cuya

⁸¹ Otros sinónimos que frecuentemente se usaron en la documentación generada por la burocracia española durante el siglo XVIII eran: comercio prohibido, trato ilícito o contrabando.

⁸² El historiador Aizpurua, especialista en el tema del contrabando, afirmó que "...como forma de comercio que es, busca atender y satisfacer las necesidades (particulares o generales) de una o varias sociedades que el comercio "normal" no puede o quiere satisfacer. Dicha forma de comercio puede ser catalogada como atentatoria a intereses generales o particulares de la sociedad, y ello es lo que origina el problema que envuelve al fenómeno del contrabando pues es la parte que sería impuesta por las circunstancias socio-históricas. Así, un trato o comercio puede a veces ser considerado como normal mientras que el mismo, otras veces o en otros lugares, puede ser entendido como anormal, y viceversa." Ramón Aizpurua Aguirre, *Curazao y la costa de Caracas. Introducción al estudio del contrabando de la Provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana 1730-1780*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1993, p. 15.

transacción mercantil las partes implicadas se daban por satisfechas gracias a las ganancias económicas alcanzadas.⁸³

Una explicación de las raíces u orígenes del comercio ilícito⁸⁴ se podrían buscar en la magnitud de la dificultad que tuvo España para satisfacer las necesidades comerciales de las poblaciones de sus territorios en ultramar. La falta de entendimiento, preparación y capacidad se debían en buena parte a las enormes dimensiones geográficas,⁸⁵ del continente americano, el cual fue adquiriendo una diversidad humana y complejidad social con el avance de los siglos, que sobrepasaba cualquier esfuerzo intentado.

En importancia, después de España como punta de lanza del imperio, se encontraban los Virreinos de Perú y México donde se hallaban los grandes centros mineros por excelencia. En un segundo plano estuvo el Virreinato del Nuevo Reino de Granada, y la Capitanía General de Cuba, ambos necesarios para garantizar la seguridad, las comunicaciones entre el exterior y el interior del territorio de las primeras unidades político-administrativas con la metrópoli. Además, hay que añadir el tardío Virreinato del Río de la Plata, fundado definitivamente por orden del rey Carlos III en 1777 a petición del ministro de Indias José de Gálvez y Gallardo, que ayudó a afianzar la seguridad y defensa de las

⁸³ Ramón Aizpurua, *Curacao...*, p. 16.

⁸⁴ Desde el punto de vista de la investigación histórica es muy difícil, por no decir imposible, ubicar cronológicamente el comienzo del comercio ilícito en Hispanoamérica. La documentación que pudo y seguramente generó el contrabando es improbable que en la actualidad llegue a manos de un investigador, debido a su propia naturaleza de clandestinidad. Pese a las dificultades existentes para estudiar el tema, a través de fuentes históricas generadas por sus protagonistas, diferentes historiadores han hecho importantes aportes para ayudar a comprender el problema por medio de los escritos institucionales que se encuentran en la mayoría de los archivos históricos. Entre ellos podemos mencionar a: Allan Christelow, "Contrabande trade between Jamaica and the Spanish Main, and the Free Port Act of 1766", en *Hispanic American Historical Review*, Durham, Duke University, 1942, pp. 309-343; Antonio Gutiérrez Escudero, "Contrabando en el Caribe: comercio ilícito entre franceses y españoles en Santo Domingo", en *Estudios de historia social y económica de América*, Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá de Henares, 1985, pp. 71-90; Celestino Andrés Araúz Monfante, *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1984, II ts.; y del mismo autor, "El contrabando en el Istmo de Panamá y la Nueva Granada, una de las causas del colapso de las Ferias en Tierra Firme (1700-1731)", en *Lotería*, Panamá, septiembre-octubre 1984, n° 342-343, pp. 90-127.

⁸⁵ El continente Americano en su conjunto, es decir, América del Norte, Centro y Sur, cuenta con una superficie aproximada de 42 millones de Km².

costas del océano Atlántico.⁸⁶ En tercero y último lugar quedaba el resto de América e islas del Caribe.

Cuando se analiza la gestión del gobernador de Cartagena de Indias, don Pedro Fidalgo (1736-1739),⁸⁷ se puede observar la preocupación generada por el estado de deterioro en que se hallaba el comercio. España requería oxigenar su economía y por eso era imperativo hacer más rentables sus dominios de América. El mercado legal en la ciudad ofrecía abundantes y diversas mercancías, empero, existía una aparente carencia general de caudales, necesarios para celebrar la tradicional feria. Sin embargo, el contrabando gozaba de dinamismo. El mandatario⁸⁸ consideró en un diagnóstico del problema que solamente en su plaza, por la vía del fraude se dejaban de percibir anualmente más de 2.000.000 de pesos, sin contar las pérdidas generadas en Portobelo y demás costas de Tierra Firme.

⁸⁶ “Es la posición geográfica la que le confiere tan alto rango. Son numerosos los contemporáneos que la advocan como garganta de la Monarquía Católica, por la que necesariamente han de pasar las riquezas americanas para ser digeridas en Europa. No en vano la isla de Cuba domina tres importantes accesos marinos. A saber: el estrecho de la Florida, el famoso canal de las Bahamas en la documentación de la época, que pone en comunicación el océano Atlántico con el golfo de México y obligada ruta de regreso al Viejo Continente para la navegación a vela. El paso de los Vientos que separa Cuba de la Española y une el Atlántico con el Mar Caribe y el Canal de Yucatán que pone en contacto dicho mar con el golfo de Méjico. Así pues, desde el punto de vista naval el Seno Mexicano y las bocas del Misisipi quedaban controlados por Cuba. Añadamos que los puertos de La Habana y Matanza eran el paso obligado que permitía acceder a la embocadura del canal de las Bahamas para que las cálidas aguas de la corriente del Golfo impulsaran a los navegantes hacia las costas españolas.” Francisco Castillo Meléndez, *La defensa de la isla de Cuba en la segunda mitad del siglo XVII*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla, 1986, pp. 11-12.

⁸⁷ “Don Pedro Fidalgo, brigadier y capitán del regimiento de Reales Guardias Españolas, pasó a este gobierno el año de 1736 y murió el de 1739.” Antonio Alcedo, *Diccionario...*, t. I, p. 247.

⁸⁸ AGI, Santa Fe, 384. El gobernador y capitán general de Cartagena de Indias, don Pedro Fidalgo, al rey. Informa que formó una Compañía de Armadores con los vecinos de la ciudad para combatir el comercio ilícito de los extranjeros y dar resguardo a las costas, por lo cual pide la aprobación real. Cartagena de Indias, 8 de mayo de 1737. Fidalgo, como reflexión personal del problema del contrabando, le pidió al monarca que “Dilatase la costa de este reino considerada por la tierra desde el confín al Norte de la provincia de Maracaibo hasta el extremo de esta de Cartagena a la parte sur por espacio de más de trescientas leguas, dejando aparte la mucha distancia con que se dilata después al mismo rumbo hacia Portobelo, que también necesitaba de guardias; en todas partes se encuentran ensenadas, puertos y surgideros en donde con seguridad dan fondo las embarcaciones en toda esta distancia de tierra, corriendo la costa hay muy pocos lugares, y estos sujetos a las jurisdicciones de distintos gobiernos con que lo demás es despoblado o país de indios guajiros, y otras naciones rebeldes, o no sujetas, y aunque es cierto que para llegar al mar es necesario en muchas partes vencer grandes asperezas de los caminos, y abrir otros de nuevo, también es cierto que todas las supera la codicia que es tan ingeniosa que sabe domesticar la barbaridad de los indios rebeldes, y ayudarse de ellos para el trato como ahora se experimenta en las costas del Darién, en Bahía Honda, La Cruz, y otros puertos entre el Río Hacha y Maracaibo en donde continuamente asisten embarcaciones extranjeras a comerciar.”

En Cartagena de Indias a principios del año 1739 hubo una terrible escasez de harina de trigo; ingrediente fundamental para la preparación de panes y bizcochos, de los cuales en buena medida, dependía la dieta de los habitantes de la ciudad y sobre todo de los militares apostados allí, tanto de tierra como marinos. La fuerte necesidad de proveerse del producto alimenticio, impulsó al gobierno de la ciudad a tomar la decisión de comerciar con la Compañía de Inglaterra.⁸⁹ La drástica medida fue promovida por los regidores, oficiales reales y el fiscal, en una Junta convocada, y cuyo dictamen le comunicaron al gobernador, a quien lograron convencer para autorizar el trato que se proponía llevar a cabo con los comerciantes ingleses.

Una vez llegada la noticia al Consejo de Indias, este órgano consultivo determinó que los funcionarios reales tenían la obligación, como prácticos, de conocer y fomentar lo conveniente al servicio del rey y abastecimiento de la ciudad, sin poner en riesgo la plaza, y no de mal aconsejar al gobernador para cometer el atentado de consentir negocios con los ingleses. Por tal motivo el órgano consultivo multó con 200 pesos a los oficiales reales y le suspendió sus empleos durante dos años. A los regidores se les sancionó con 100 pesos, más la interrupción de sus oficios también por el mismo tiempo. El fiscal quedó privado permanentemente de su empleo. Y al máximo mandatario se le llamó la atención con una carta reservada, además de prevenirse al virrey sobre el hecho.

El cuerpo regulador de las actividades del Nuevo Mundo desaprobó y dio por nulo el asiento hecho con la Compañía de Inglaterra para la provisión de harina a Cartagena de Indias, argumentando que de dicha relación comercial se podían derivar consecuencias perjudiciales.⁹⁰ Lo más recomendable para facilitar los bastimentos de la plaza era utilizar el dique

⁸⁹ En relación al tema se aconseja consultar: Manuel Díaz Ordóñez, “El riesgo de contratar con el enemigo. Suministros ingleses para la Armada Real en el siglo XVIII”, en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2003, n° 80, pp. 65-73.

⁹⁰ Se recomienda ver: María Ángeles Eugenio Martínez, “El abasto de harinas a Cartagena de Indias (1700-1770)”, en *Estudios sobre América: siglos XVI-XX*, Sevilla, Asociación Española de Americanistas, 2005, pp. 843-877.

del río Magdalena, y así proveer a la ciudad desde el interior del Virreinato.⁹¹

Debido a la falta de naves corsarias y guardacostas para realizar el patrullaje del litoral de Cartagena de Indias, en el año 1739 los contrabandistas prácticamente no encontraban resistencia por parte del Estado español. Río Hacha resultó ser el sitio predilecto de los tratantes holandeses. Allí existió un fuerte intercambio comercial ilícito amparado por los indios guajiros. La tribu autóctona, además de proteger a los neerlandeses, también le prestó ayuda a los mercaderes que del interior de la provincia se acercaban a las costas para vender, comprar o intercambiar algunos productos.⁹²

Don Sebastián de Eslava, caballero de la orden de Santiago, teniente general, gobernador y capitán general de la ciudad de Santa Fe y virrey del Nuevo Reino de Granada llegó a Cartagena de Indias el 21 de abril de 1740. En lo concerniente al comercio ilícito, el rey reflexionó sobre el particular,⁹³ y dictó instrucciones precisas para solucionar el problema. Asimismo, el virrey estaba autorizado a hacer uso de su poder discrecional, es decir, se podía guiar por su arbitrio y buen juicio.⁹⁴ El monarca obtuvo la información relativa al contrabando neogranadino a

⁹¹ AGI, Santa Fe, 443. Comunicado del Consejo de Indias, en el que desaprueba y da por nulo el asiento hecho con la Compañía de Inglaterra para la provisión de harinas a Cartagena de Indias, debido a las consecuencias perjudiciales que se pueden generar. Consejo, 6 de mayo de 1739.

⁹² AGI, Santa Fe, 384. El gobernador de Cartagena de Indias, Pedro Fidalgo, al rey. Informa que se extinguió la Compañía del Corso de aquella ciudad y de haberse reforzado el destacamento del Río Hacha con veinte hombres y un subalterno. Cartagena de Indias, 4 de junio de 1739.

⁹³ AGI, Santa Fe, 541. Compilación amplia de las instrucciones, títulos, facultades y limitaciones dadas al virrey don Sebastián de Eslava. San Ildefonso, 20 de agosto de 1739. "... uno de los más importantes fines que he tenido en consideración para mover mi real animo a erigir el Virreinato del Nuevo Reino de Granada en que os he elegido, es el desarraigar de las provincias que a él he agregado el inveterado vicio del comercio ilícito, con los extranjeros que no se ha podido lograr hasta ahora."

⁹⁴ Alfonso Muñera, "Ilegalidad y frontera...", pp. 135-136. "Extirpar el contrabando en las costas de la Nueva Granada es una de las mayores preocupaciones de la modernidad borbónica con la que se abre el siglo dieciocho. El virreinato se crea, entre otras razones, para intentar meter en cintura a los contrabandistas y por lo mismo se paga desde México una guarnición, costosa e inútil, de guardacostas. Lo que algunos funcionarios informaron es que en el conjunto de todas las posesiones americanas ninguna otra sufre a tal extremo del mal del contrabando. En seis millones de pesos los calculan los consejeros del Rey en los inicios del siglo XVIII, cuando el comercio legal no superaba los dos millones. Según la anterior cifra, el contrabando de las provincias del norte de la Nueva Granada ascendía a la mitad del total del practicado por las colonias españolas en el Caribe."

través de diversos informes⁹⁵ solicitados a sus súbditos, más los existentes en el Consejo de Indias. Por todo ello, le encomendó a su representante extirpara el fraude fiscal con los extranjeros, castigando a quienes lo practicaran.

El comercio ilícito estaba extendido⁹⁶ por el reino neogranadino, y desde la metrópoli se temía lo peor: las propias autoridades y personas notables de la región participaban en él, lo cual hacía ver desde la Corte, enormes dificultades para combatirlo.⁹⁷ El monarca pensó que los grandes buques de guerra, enviados en varias ocasiones a Cartagena de Indias a resguardar sus costas, no eran el medio más efectivo para eliminar el contrabando. Los tratantes usaban embarcaciones de menor tamaño que los guardacostas del rey, lo cual les daba la ventaja de introducirse en caletas y surgideros de aguas poco profundas donde no podían acercarse las naves de gran porte; es decir, aunque los navíos de la Real Armada avistaran a los defraudadores de la Real Hacienda, les resultaba imposible apresarlos.

⁹⁵ AGI, Santa Fe, 541. Compilación amplia..., El rey le aconsejó a Eslava que tuviese muy atento cuando recibiera información del contrabando, proveniente de los pobladores del lugar. Señaló que era conveniente proceder: "... con atenta vigilancia a recibir los informes en consideración de las muchas personas de aquel distrito que estarán ocultamente mezcladas en este vicio del ilícito trato según lo cual que es allí; todo lo espero de vuestro y conducta y que se logre un fin que tanto importa, y de lo que resultare me daréis cuenta en las primeras ocasiones que se ofrezcan."

⁹⁶ Alfonso Muñera, "Ilegalidad y...", p.147.

⁹⁷ AGI, Santa Fe, 541. Compilación amplia..., "... como es allí tan general el vicio del comercio prohibido, y esto lo procuran ocultar por el recelo del castigo, sino se procede con la mayor vigilancia, hay riesgo de que, donde se busca la luz, se encuentre con el precipicio; siendo esto una de las mayores importancias de mi real servicio, confío que aplicareis a su logro todo vuestro celo, y vigilancia."

Empero, de manera inversa, el rey tampoco consideró que se podría eliminar el trato clandestino.⁹⁸ Es decir, si se usaban embarcaciones menores como galeras o goletas, consideradas de mayor utilidad por su gran maniobrabilidad, al haber una sola escuadra de esta clase en unas costas tan amplias los contrabandistas tendrían la facilidad, espiándola, de saber a través del rumbo que llevaban, los lugares donde sería factible cometer sus prácticas comerciales ilegales sin peligros de apresamientos. Y si se ponían a operar diversas escuadras de las mismas clases, no siendo tan pequeñas para evitar la posibilidad de ser abatidas por los enemigos, la solución resultaría muy costosa. Asimismo, el monarca no encontró viable la medida de colocar guardias permanentes en los caños del río Magdalena, por ser uno de los espacios geográficos más frecuentados por los barcos de los tratantes, debido a las facilidades de comunicación con el interior del Nuevo Reino de Granada.

Su majestad consideró que para obtener mejores resultados en el combate contra el contrabando debía reducirse y conquistarse a los indios guajiros, debido a que esta tribu ayudaba a agravar el problema por poseer una especie de zona franca en las costas de Río Hacha, cercana a Santa Marta y los márgenes del río Magdalena. Estos aborígenes americanos, además de participar en el negocio clandestino, también lo fomentaron activamente ofreciendo su protección a los tratantes, provisiones para las embarcaciones y facilitando vías de acceso al interior del Virreinato a través de los territorios controlados por ellos.

⁹⁸ En relación a este tema también se puede consultar a: Danielle Turu, “Consideraciones sobre el valor real del azúcar cubano vendido en el siglo XIX: contrabando y evaluaciones de Aduanas”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1977, t. XXXIV, pp. 607-632; Dolores Bonet de Sotillo, *El tráfico ilegal en las colonias españolas*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1955; Enriqueta Vila Vilar, “Los asientos portugueses y el contrabando de negros”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1973, t. XXX, pp. 557-609; Gustavo Bell Lemus, “Contrabando e intereses comerciales en Mompox en el siglo XVIII”, en *Huellas*, Mompox, 1987, n.º. 20, pp. 47-66; Héctor R. Feliciano Ramos, *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México (1748-1778)*, Sevilla, Diputación Provincial, Servicio de Publicaciones, 1990; y por último José Angel Rodríguez Ruiz, “Clandestinidad, contrabando y consumo de aguardiente de caña en Venezuela en el siglo XVIII”, en *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Caracas, 1983, n.º 261, pp. 145-160.

Un problema similar al de los guajiros lo produjeron los nativos del Darién, en las costas del extremo Oeste del Nuevo Reino de Granada.⁹⁹ Según el gobernador de Portobelo, informado por su homólogo del Chocó, una balandra inglesa había estado en aquella zona llevándoles a los autóctonos armas, balas y pólvora. Por otro lado, el máximo mandatario de la villa de Lorica señaló que hubo dos balandras en el golfo del Darién, y no solamente proveyó a los indios de pertrechos de guerra de poca importancia, también dejaron algunos cañones en tierra a cargo de varios negros. Asimismo, tenía la noticia de que en el mismo mes de enero iría otra embarcación inglesa con el mismo material bélico.¹⁰⁰

Todas las dificultades señaladas anteriormente le demandaron continuamente al gobierno neogranadino que empleara medidas y recursos efectivos para salvaguarda sus costas. Estas exigencias obligaron a las altas autoridades locales y metropolitanas a buscar e implantar un sistema de guardacostas viable y sostenible que solucionara los problemas del contrabando y al mismo tiempo los relativos a la seguridad y defensa de todo el litoral.

3. Las estrategias navales para mantener el control de las costas neogranadinas antes de 1788

Como se verá en el próximo capítulo, en Cartagena de Indias, a partir del año 1788 se implantó de hecho y de derecho un sistema de salvaguarda naval caracterizado por emplear como guardacostas buques de mediano y pequeño porte, comandados por oficiales de la Real Armada. No obstante, con anterioridad a esa decisión estratégica se experimentó con diversos modelos, entre los que destacan: grandes navíos de línea dirigidos por militares de la Marina de Guerra, como los cinco que

⁹⁹ Para obtener detalles de las tribus de indios bravos ubicados en la zona, se recomienda ver: Manuel Luengo Muñoz, “Génesis de las expediciones militares al Darién en 1785-1786”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1961, t. XVIII, pp. 333-416.

¹⁰⁰ AGI, Santa Fe, 1095. Oficio de Fidel de Eslava para don Julián de Arriaga. Informa sobre dos balandras que debían apresarse en las costas de Portobelo, y el recorrido que se realizaría en las costas del Darién con el fin de impedirle a los ingleses la entrega de armas a los indios. Cartagena, 4 de enero de 1775.

defendieron a Cartagena de Indias durante el ataque del almirante británico Edward Vernon en 1741; fragatas y otras embarcaciones de tamaño intermedio, también de propiedad real, comandadas por los mismos profesionales; y barcos medianos y pequeños, privados o de su majestad, capitaneados por corsarios particulares. Todos estos tipos de organizaciones para el resguardo marítimo se analizarán próximamente, no sin antes aclarar algunos términos importantes como son los de guardacostas y corsarios.

La monarquía borbónica, conscientes del terrible daño que le estaba causando el comercio ilícito, al imperio en su conjunto, lo atacaron de forma teórica y práctica, tanto en la Península Ibérica como en América.¹⁰¹ Los esfuerzos de altos funcionarios, medianos, bajos y en algunos casos hasta personas particulares fueron notables durante el siglo XVIII.¹⁰² Empero, el trabajo de unos pocos con diversas limitaciones de recursos, no bastó para repeler a los numerosos españoles y extranjeros lucrados con el fructífero negocio ilegal que, en ocasiones cubría necesidades básicas de las poblaciones y en otras, simplemente saciaban las presunciones de los exquisitos grupos minoritarios.

Un elemento indispensable para hacer factible el contrabando fue el tráfico de las distintas mercancías a través de embarcaciones. Al ser estas unidades imprescindibles para el comercio prohibido se convirtieron en

¹⁰¹ “El sistema borbónico en América era, como hemos dicho, esencialmente defensivo. Tan dilatados eran los dominios de la Corona que su simple conservación exigía todos los recursos disponibles. Mantener lo que se tenía era, por tanto, en sí misma, una empresa de gran envergadura para la Armada y el Ejército de España. El caso británico era justamente el contrario. Las dimensiones, relativamente modestas, de sus dominios ultramarinos no guardaba relación con su pujanza económica y militar. De ahí que Gran Bretaña, intentara ampliarlos, buscando nuevos mercados y aprovechando la potencia de su Marina que le concedía la capacidad de proyectar su poderío muy lejos de la metrópolis. En consecuencia, mientras que para España la más alta ambición era retener lo que había conquistado siglos atrás, el objetivo de Inglaterra era apoderarse de lo que no tenía. Para España, el mantenimiento del *status quo* era un triunfo. Para Gran Bretaña, una derrota.” Julio Albi de la Cuesta, *La defensa...*, p. 127.

¹⁰² Para profundizar en las ideas y habilidades puestas en ejecución por los altos funcionarios ilustrados del imperio hispánico, se recomienda ver a: Juan Batista, *La estrategia española en América durante el siglo de las luces*, Madrid, Editorial Mapfre, S. A., 1992. El autor analiza ampliamente los cambios comenzados a surgir con las sucesiones del trono español durante la segunda mitad del siglo XVIII. Así llegó a profundizar sobre la estrategia militar que tomó España en cuanto al ámbito naval y terrestre para resolver el problema de la defensa del imperio. Dichas ideas se fundamentan en los ideales ilustrados que destacaron a lo largo de la centuria.

objeto de persecución, ya que sin el medio de transporte marítimo no podía cometerse el delito entre españoles y extranjeros. La forma más efectiva de combatir a los barcos del trato ilegal era por medio de otros buques pertenecientes al rey o con permiso de éste. Los primeros fueron los guardacostas y los segundos los corsarios.

Los guardacostas¹⁰³ como su propio nombre lo denota, eran la escuadra de buques de grande, mediano o pequeño porte, que tenían como misión primordial salvaguardar el litoral de una unidad político-administrativa, tanto de contrabandistas nacionales o extranjeros como de ataques navales de unidades militares, corsarias o piratas.¹⁰⁴ Encargándose así de mantener la ribera y vías de comunicaciones marítimas libres de enemigos. Este sistema defensivo hispano de primera línea, durante el siglo XVIII e inicios del XIX, se configuró de diferentes maneras en los dominios del Imperio Español: según se dieran las circunstancias, las diversas embarcaciones del rey estuvieron dirigidas por oficiales de la Real Armada o por personas particulares, en ocasiones el grupo últimamente nombrado, además de ser capitanes de los barcos también fueron propietarios de ellos.

Cuando el sistema de guardacostas del Virreinato del Nuevo Reino de Granada estuvo dirigido por oficiales de la Marina de Guerra, en materia organizativa, se rigieron fundamentalmente por las *Instrucciones*

¹⁰³ La primera información relativa a la invención de una flota de guardacostas españoles data del año 1521. La creación se justificó por la presencia de piratas franceses, y "... su marco de actuación estuvo siempre centrado en las costas andaluzas y, muy especialmente, en los trayectos de Sanlúcar de Barrameda a Cádiz y desde estos puertos a las islas Azores y a las islas Canarias." Esteban Mira Caballos, "La Armada guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico (1521-1550)", en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1997, n° 56, p. 8.

¹⁰⁴ El historiador español Serrano Álvarez afirmó que "Los guardacostas fueron creados en 1722 con el fin de patrullar el Caribe a la caza de contrabandistas extranjeros. Su actividad se mantuvo ininterrumpida durante todo el siglo, y demostró ser una forma de lucha de costes muy reducidos y de resultados óptimos. Rara vez actuaban más de tres o cuatro de estos buques al mismo tiempo, utilizando además el puerto de Cartagena de Indias como base principal. Estos barcos, muy maniobreros y rápidos, constituyeron un verdadero azote para los contrabandistas ingleses, y fueron el origen de no pocas disputas y enfrentamientos diplomáticos entre Londres y Madrid. El número de capturas de estos guardacostas y las altas cantidades de comisos incautados durante todo el siglo avalan claramente el enorme papel jugado en la vigilancia de los mares caribeños." José Manuel Serrano Álvarez, *Fortificaciones y tropas. El gasto militar en Tierra Firme. 1700-1788*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 2004, pp. 375-376.

que el rey aprobó para ello,¹⁰⁵ además de las *Ordenanzas Navales*. Sin embargo, casos o problemas concretos fueron solucionados a través de la emisión de reales cédulas u órdenes.

El personal responsable del servicio de salvaguarda naval, en tierra y a bordo, lo comandaban los oficiales de la Real Armada, egresados de las Compañías de Guardiamarinas de España. Tenían como base principal el Apostadero de Cartagena de Indias, conformado por una compleja estructura militar que requería de una Comandancia General, un Ministerio para los asuntos administrativos y un Arsenal. Como es lógico, el sueldo, la disciplina de sus hombres, lo relativo a jerarquías, mandos y demás procedimientos institucionales, se basaron en el modelo militar de la época. Las tripulaciones de los barcos, además del sueldo que les correspondía, según su rango y funciones, también obtuvieron beneficios económicos extras derivados de la venta de las presas realizadas en el corzo.¹⁰⁶

Y los corsarios españoles, del siglo XVIII e inicios del XIX, se definen como un grupo de experimentados hombres de mar, autorizados por el rey a través de una “*Patente de Corso*” la cual solían expedir los gobernadores y capitanes generales de las plazas costeras, para permitirles artillar sus embarcaciones privadas. Es de destacar que en Cartagena de Indias se dio el caso de que en determinados momentos los barcos empleados, por este grupo de personas, pertenecían a su majestad y se hallaron subordinados únicamente a la autoridad del virrey, debido a disposiciones particulares de su majestad.

El trabajo de estos mercenarios, en tiempos de paz, fundamentalmente era combatir el contrabando de extranjeros y

¹⁰⁵ AGI, Santa Fe, 1095. Instrucciones para el comandante de la escuadra guardacostas de Cartagena de Indias. Santa Fe, 15 de marzo de 1774.

¹⁰⁶ Con respecto a la creación de los guardacostas, Lynch, aseveró que “Tras el fracaso del comercio oficial en Portobello en 1722, Patiño reaccionó organizando una escuadra de barcos de combate para proteger las costas del Caribe de los intrusos extranjeros, medida que consiguió un cierto apoyo económico de los comerciantes españoles. Los guardacostas, como eran llamados, no tardaron en convertirse en el azote de la navegación inglesa, legítima e ilegítima, y sus actividades envenenaron aún más las relaciones anglo-españolas en años posteriores.” John Lynch, *La España del siglo XVIII*, Barcelona, Editorial Crítica, 1999, p. 137.

nacionales. Mientras en época de guerra, al mismo tiempo de seguir luchando contra el fraude fiscal, también cumplieron funciones defensivas y ofensivas. Tenían que proteger las costas, las embarcaciones mercantes nacionales y de sus aliados, de los enemigos que podían atacar en buques de guerra, piratas o también de sus mismas características. Igualmente, debían acometer y apresar a los barcos mercantes y armados de sus adversarios.¹⁰⁷

Generalmente el monarca consintió la presencia de la institución del corzo, debido a la escasez de bajeles militares, a su aparente bajo costo y por su afán de proporcionar seguridad pública en pro del buen gobierno y bienestar de su Real Hacienda. El rey para estimular a los individuos particulares a embarcarse en tan peligroso trabajo, les ofreció su protección, auxilios para armar y habilitar los buques del servicio, una cuantiosa porción del valor de los barcos capturados si estaban en tiempos de paz, y en ocasiones el libre y entero valor de las presas que se cogieran si se hallaban en guerra.

Incluso se concedieron premios para los corsarios destacados en acciones particulares, prometiéndoles gratificaciones monetarias a los que lograran ventajas sobre los enemigos. Se otorgaron ayudas y pensiones a los hombres afectados físicamente en los combates o a sus familiares inmediatos en caso de fallecimiento durante las luchas. También se llegó a conferir los privilegios y Fuero de Marina a las personas dedicadas a practicar el corso durante los inicios del siglo XIX, además de ser

¹⁰⁷ Pese a que existe abundante y diversa bibliografía referente al tema, se recomienda ver al respecto: Enrique Otero Lana, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias: el corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII, 1621-1697*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1999; Francisco Mota, *Piratas y corsarios en las costas de Cuba*, Caracas, El perro y la rana, 2006; Manuel Lucena Salmoral, *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*, Madrid, Síntesis, 2005; Miguel Angel de Marco, *Corsarios argentinos*, Buenos Aires, Planeta, 2002; Vicente de Amezaga Aresti, *Vicente Antonio de Icuza comandante de corsarios*, Caracas, Ediciones del cuatricentenario de Caracas, 1966; Victoria Stapells Johnson, *Los corsarios de Santo Domingo, 1718-1779: un estudio socio-económico*, Lleida, Departamento de Geografía e Historia de Estudios Generales de Lleida, 1992.

recompensados por las presas y prisioneros hechos.¹⁰⁸ Todos estos beneficios laborales se basaron en el estudio particular de los casos.¹⁰⁹

Es de destacar que aunque se halla definido claramente quienes eran los guardacostas y los corsarios, la realidad histórica del Nuevo Reino de Granada en esta cuestión en particular, en ocasiones, puede parecer ambigua, y confundir a un lector que no esté familiarizado con el tema. Las dos instituciones en determinados momentos compartieron fines similares e incluso iguales, pero ambos grupos claramente definidos tenían una formación profesional, organización, ideales, leyes e infraestructuras muy diferentes entre sí.

Partiendo de estos términos se pueden observar, entre las muchas posibilidades de configuración, momentos en que los guardacostas comandados por oficiales de la Real Armada eran autorizados por su comandante general a efectuar el corso y viceversa, los corsarios particulares bajo el mando del gobernador de Cartagena de Indias o virrey del Nuevo Reino de Granada se encargaron por completo del servicio de guardacostas, sustituyendo a los primeros.

También ambas corporaciones, en algunas circunstancias, coexistieron y trabajaron conjuntamente bajo las órdenes del comandante general del Apostadero, al igual que de forma independiente, es decir cada organización era mandada por sus jefes naturales. No obstante, en el presente estudio, por razones didácticas, se hará referencia a los buques comandados por los oficiales de la Real Armada como los guardacostas, mientras que a las embarcaciones capitaneadas por personas particulares se les llamarán corsarios o corsarios particulares.

Las costas de Cartagena de Indias estuvieron protegidas de los contrabandistas, antes de la restauración del Virreinato, en el año 1725,

¹⁰⁸ Joaquín Escriche, *Diccionario razonado de legislación y jurisprudencia*, París, Librería de Rosa, Bouret y Cia., 1851, p. 517. “En la ordenanza de corso de 20 de junio de 1801, y en los arts. 6, 7, 8, y 9, tit. 10 de la ordenanza de las matrículas de mar de 2 de agosto de 1802 (leyes 4 y 6, tit. 8, lib. 6, Nov. Rec.) se previenen las diligencias que han de practicar los que quieran armar en corso y los auxilios que deben darles los comandantes de marina ...”

¹⁰⁹ AGI, Indiferente, 1828. Ordenanzas de corso de los años 1779 y 1794 que deben aplicar los particulares contra los enemigos de la Corona.

por dos navíos de la Real Armada asignados por el rey.¹¹⁰ Como resultado, se logró que los traficantes tuvieran pérdidas considerables a través de los apresamientos, y por medio del escarmiento se consiguió que temporalmente desistieran de su afán de lucro. Empero, una vez retirados los buques de guerra los tratantes volvieron a establecer su comercio ilícito, pero en esa ocasión con una novedad muy importante: anteriormente la tendencia era transportar las mercancías prohibidas en navíos, pero después del castigo sufrido optaron por la estrategia de usar embarcaciones más pequeñas como las balandras, muchas de las cuales iban bien artilladas.

Esta nueva peculiaridad ofreció nuevas ventajas al comercio ilícito. Se dividía el riesgo, es decir, si un barco contrabandista era apresado la pérdida suponía menor cuantía, por ser más pequeño y transportar una cantidad inferior a la que podía llevar un navío. Además, el precio y mantenimiento de una embarcación chica era muy inferior al de una grande. Y, como último aspecto, se ganó en rapidez, maniobrabilidad y posibilidad de esconderse en las diversas y abundantes calas existentes en Tierra Firme.

Aunque la admirable defensa realizada en Cartagena de Indias por el teniente general de la Real Armada, don Blas de Lezo, ya ha sido

¹¹⁰ Celestino Andrés Araúz, "El Contrabando...", pp. 116-117. "Como el consulado gaditano era el principal interesado en el comercio de las flotas y galeones, logró que esta corporación mercantil contribuyera con el 6% del valor total de sus importaciones de las Indias para el mantenimiento de dos navíos guardacostas que vigilarían, no sólo en tiempos de las ferias, sino en forma continua, el ámbito del Caribe, en particular el litoral entre Cartagena de Indias y Portobelo. Es así como, a principios de 1725, zarparon de Cádiz los navíos el "Incendio" y la "Potencia" bajo el mando de Miguel de Sada y Antillón, Conde de Clavijo, cuyas instrucciones secretas desconocemos, pero probablemente se le dieron amplias atribuciones para actuar con total independencia de las autoridades indianas, así como se le ordenaría también quemar los géneros de las presas que hiciera para evitar los acostumbrados fraudes que solían practicar los funcionarios reales en Cartagena de Indias al momento de los inventarios, avalúos y remates."

estudiada por varios autores,¹¹¹ en esta investigación es obligatorio hacer una síntesis de los hechos más destacados, al igual que de otros poco conocidos. El cualificado oficial, el 23 de julio de 1736 se encontraba en el Puerto de Santa María-Cádiz, cuando fue nombrado por el rey comandante general de los galeones que junto a los navíos “Conquistador” y “Fuerte” debían trasladarse al Nuevo Reino de Granada. Con los dos buques de guerra, ocho embarcaciones mercantes y dos registros, zarpó el día 3 de febrero de 1737 y llegó a Cartagena de Indias el 11 de marzo. Una vez estando en la plaza costera asumió el cargo de comandante general de aquel Apostadero, considerado por las autoridades peninsulares muy importante para la defensa y dominio de la América del Sur y Norte.¹¹²

Don Blas de Lezo casi a los dos meses después de su llegada a Cartagena de Indias emprendió el proyecto de artillar unos buques con el fin de combatir el contrabando efectuado por los extranjeros en las costas neogranadinas. El veterano marino vasco convocó una Junta a la cual invitó a los oficiales reales y diputados del comercio de España, con el objetivo de proponerles armar uno o dos navíos para rechazar a los contrabandistas extranjeros si se acercaban a las costas. Pero, los funcionarios de la Real Hacienda manifestaron que no había caudales en

¹¹¹ Para profundizar en el estudio del distinguido oficial de la Real Armada se recomienda ver los trabajos de: Ignacio Fernández de Bobadilla, *El almirante Blas de Lezo: la defensa de Cartagena de Indias*, Madrid, Fundación Cultura de la Milicia Universitaria, 2010; Gonzalo M. Quintero Saravia, *Don Blas de Lezo: defensor de Cartagena de Indias*, Bogotá, Editorial Planeta, 2002; José Manuel Rodríguez, *El Almirante Blas de Lezo: el vasco que salvó al Imperio Español*, Barcelona, Áltera, 2008; y Carlos Martínez-Valverde, “Análisis estratégico y táctico de las operaciones de ataque y defensa de Cartagena de Indias de 1741” en *Revista General de Marina*, Madrid, Servicios de Publicaciones del Ministerio de Marina, abril 1961, t. 160, pp. 524-558.

¹¹² Francisco de Paula Pavía, *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, Madrid, Imprenta a cargo de J. López, 1873, t. II, p. 370. Es de destacar que el autor afirmó que copió la biografía de don Blas de Lezo, del trabajo del escritor y marino, don Martín Fernández de Navarrete, *Estado general de la Armada de 1829*.

las cajas reales, y los mercaderes señalaron que debido a la decadencia de sus negocios, no podían colaborar.¹¹³

Sin embargo, Blas de Lezo, hombre de talante decidido, consiguió a través de sus propios medios equipar con material bélico una goleta y seis lanchas, tripuladas por oficiales y gente de su escuadra, para realizar el patrullaje de las costas en busca de contrabandistas. Lamentablemente el esfuerzo del teniente general no fue fructífero, debido a que sólo en una ocasión encontraron cerca del puerto de Cartagena de Indias tres balandras holandesas a las cuales se enfrentaron, pero estas rechazaron el ataque con una capacidad de fuego mayor a la de ellos obligándolos a retirarse del espacio marítimo que estaban ocupando. Como consecuencia del hecho, el gobernador Pedro Fidalgo solicitó establecer una Compañía de Armadores para resguardar las costas de Tierra Firme.¹¹⁴

La principal dificultad que se debió superar para establecer la Compañía de Armadores¹¹⁵ fue la carencia de caudales reales y la supuesta pobreza de los vecinos dedicados al comercio. Finalmente se lograron conseguir 24.000 pesos, que se dividieron en cuarenta y ocho acciones de

¹¹³ El historiador Peralta Ruiz en relación a la creación de los guardacostas tomó como referencia la creación de la Compañía de Armadores, y en tal sentido afirmó que: “En efecto, desde 1722 España promovió la preparación de flotillas de guerra para patrullar las costas del Caribe con potestad para apresar a los intérlopes extranjeros. Estas naves «guardacostas» suplieron progresivamente la tarea de las decadentes armadas de Barlovento y Mar del Sur. Tal actividad se complementó con los ocasionales armamentos de corsarios financiados por particulares que promovieron algunos virreyes y gobernadores americanos. Una de las más destacadas fue la compañía de armadores en corso de Cartagena de Indias creada en 1737 bajo los auspicios del gobernador Pedro José Hidalgo y del comandante de los navíos guardacostas Blas de Lezo.” Víctor Peralta Ruiz, *Patrones, clientes y amigos. El poder burocrático indiano en la España del siglo XVIII*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006, p. 134. Los datos que empleó el historiógrafo para realizar el planteamiento son de fuentes secundarias: Amada Moreno Lorente, “La fundación de la Compañía de Armadores en Corso de Cartagena de Indias (1737)” en *Temas Americanistas*, Sevilla, 1983, n° 2, pp. 85-90. La autora escribió su artículo usando como fuente primaria documentos de: AGI, Santa Fe, 384, 443 y 1093.

¹¹⁴ AGI, Santa Fe, 384. El gobernador y capitán general de Cartagena de Indias, don Pedro Fidalgo, al rey. Informa que formó una Compañía de Armadores con los vecinos de la ciudad para combatir el comercio ilícito de los extranjeros y dar resguardo a las costas, por lo cual pide la aprobación de Felipe V. Cartagena de Indias, 8 de mayo de 1737.

¹¹⁵ *Ibidem*. “Las consecuencias del logro de esta empresa, no se ciñen solamente a conseguir con ella las importancias propuestas, de extinguir el comercio extranjero, y develar los piratas, sino que también se extienden y miran a mayor, y más positiva importancia como es la de la defensa y conservación de esta plaza de Cartagena, de que depende la del dominio de vuestra majestad en estos reinos, y la comunicación y entrada en los del Perú así por tierra como por el mar, y la seguridad de los efectos y caudales del comercio, por ser la caja a donde se depositan, que tanto como esto monta en mi corta opinión la seguridad y defensa de Cartagena.”

500 pesos cada una. Cuando se celebró la pertinente Junta, los interesados decidieron armar dos balandras grandes para realizar el corso. Asimismo, el plan de navegación consistía principalmente en bloquear la ruta marítima por donde solían ir los contrabandistas.

Los astutos comerciantes de Cartagena de Indias, para aceptar participar en la formación de la Compañía, pusieron varias condiciones: el gobierno debía encargarse de artillar los buques; ofrecerles garantías de libertad y seguridad de sus intereses mercantiles; solicitarle al rey, a través del gobernador, la concesión de la licencia y registro para que cada año saliera un navío del puerto gaditano al cartagenero, cargado con vino, harina, aceite, hierro, acero, pólvora, balas, municiones, lona, alquitrán, brea, armas de fuego y armas blancas. Y por último, que la embarcación durante retorno a Cádiz tuviera la facultad de ir cargada con frutos de la tierra americana.

Además, los comerciantes solicitaron licencia para vender a su mayor beneficio, en cualquier parte, lo sobrante de los géneros transportados en el navío desde la Península Ibérica, con la excusa de sufragar los gastos que debían de hacer para mantener el corso. Los términos fueron aceptados por el gobernador y capitán general, don Rafael Fidalgo y el teniente general don Blas de Lezo.¹¹⁶ Asimismo, el Consejo de Indias no dudó en aprobar la formación de la Compañía de Armadores. Los mercaderes que constituyeron el corso crearon un reglamento con trece artículos. Básicamente eran un conjunto de instrucciones o normas generales del funcionamiento y la organización interna de la institución.¹¹⁷

Los corsarios armados por Fidalgo salieron por primera vez el 25 de agosto de 1737. Para la campaña se adquirió un bergantín de porte de

¹¹⁶ AGI, Santa Fe, 384. Carta del gobernador y capitán general de Cartagena de Indias, don Pedro Fidalgo, para el rey. Informa que formó una Compañía de Armadores para combatir el comercio ilícito de los extranjeros y dar resguardo a las costas, por lo cual pide la aprobación de vuestra majestad. Cartagena de Indias, 8 de mayo de 1737.

¹¹⁷ *Ibidem*. Informe del fiscal del Consejo de Indias para el relator Valenzuela. Sobre el permiso solicitado por el gobernador de Cartagena de Indias para formar una Compañía de Armadores con los vecinos de la ciudad destinada a combatir el comercio ilícito de los extranjeros y dar resguardo a las costas. Consejo de Indias, 26 de septiembre de 1737.

dieciocho cañones y una balandra de catorce, cada uno armado a satisfacción con más de cien hombres. El bastimento con que contaron les dio una autonomía de navegación de setenta días. Su primer servicio se realizó en la bahía de Portobelo, cerca del río Sinú, donde apresaron una balandra holandesa. Durante el suceso el capitán holandés y su tripulación huyeron en un bote a tierra, en consecuencia se produjo una persecución y se logró capturar a siete hombres que posteriormente fueron trasladados a Cartagena de Indias y de ese lugar, por orden del gobernador, a la Casa de Contratación. La presa tenía un valor de entre 4.000 o 5.000 pesos. A continuación se les dio órdenes a los mercenarios de continuar la caza por las costas de Río Hacha.¹¹⁸

La Compañía de Armadores funcionó por un periodo cercano a los dos años. A inicios del mes de junio de 1739 habían desarmado sus embarcaciones y dejado de prestar el real servicio. La razón fundamental para tomar esta medida, fue la dilatada campaña que había ejecutado en las costas de Cartagena de Indias y Portobelo sin ningún resultado positivo. Los contrabandistas holandeses que navegaban por aquellas costas, se encontraban prevenidos y, cuando se cruzaban con los corsarios demostraron tener una capacidad bélica superior a estos, impidiéndoles cumplir su misión.

Los esfuerzos del gobernador Fidalgo para intentar convencer a los armadores de continuar haciendo el corso, fueron infructíferos. Estos últimos le propusieron al mandatario convocar una Junta General de todos los individuos involucrados en el servicio, la cual se efectuó el 23 de agosto de 1738. En la reunión los directores de la institución expusieron que no podían seguir realizando su trabajo porque consumieron sus municiones en las últimas cuatro campañas ejecutadas, el fondo monetario de la Compañía, las utilidades adquiridas y más de 10.000 pesos suplidos de su capital personal. Razones que consideraron suficientes para decidir dar de baja la empresa costosa y poco útil.

¹¹⁸ *Ibidem*. El gobernador Fidalgo al rey. Cartagena de Indias, 8 de mayo de 1737.

Como resultado de la Junta General se extinguió la Compañía de Armadores. No obstante, el gobernador no aceptó la decisión, y haciendo uso del convenio contraído por los corsarios particulares con el Estado, obligó a: don Domingo de Miranda, don Francisco Gervasio de Herrera, don Bartolomé de Arauna y don Juan Bautista de Necolalde, a habilitar un bergantín, y así cuando regresara la balandra capitaneada por don Joseph Pestaña al puerto, las dos embarcaciones zarparan juntas a continuar prestando el servicio, hasta que los navíos de su majestad, apostados en La Habana, volvieran a las costas de Cartagena de Indias a encargarse del resguardo naval. Empero, la medida enérgica de Fidalgo no se pudo efectuar, porque la balandra del capitán Pestaña no había dado noticias de su paradero desde octubre de 1738. Providencia que ágilmente emplearon los comerciantes para no dar cumplimiento al precepto de la citada autoridad.

Los hombres de la balandra y bergantín, el 2 de febrero de 1739, presentaron un escrito requiriendo ser exonerados de la obligación contraída, manifestaron que su servicios ya no eran requeridos, por la llegada al puerto de Cartagena de Indias los navíos de su majestad. La solicitud fue aceptada y se dio por fenecida la Compañía y su armamento. Además, una vez que el rey se enteró de todos las problemas causados por los corsarios, desaprobó su labor.¹¹⁹

Los cinco navíos de guerra procedentes de La Habana y dirigidos por el jefe de escuadra de la Real Armada Española, don Francisco Antonio de Espínola, arribaron al puerto en enero de 1739. En estos bajeles descansó la responsabilidad del resguardo naval neogranadino. La imponente presencia causada por las grandes embarcaciones de guerra fue un factor determinante para avivar la tensa relación existente entre el gobernador, don Pedro Fidalgo, y el comandante de la escuadra, don Blas

¹¹⁹ Archivo General de la Nación-Bogotá (en adelante AGN), Milicias y Marina, 33. Autos sobre una compañía de corzo formada a instancia del teniente general don Blas de Lezo y el gobernador y capitán general de Cartagena de Indias. 1740. El expediente es una rica fuente de información para ampliar los conocimientos relativos al contexto histórico y formación de la escuadra corsaria.

de Lezo. El antagonismo entre los dos altos funcionarios se avivó cuando el teniente general le negó al mandatario de la ciudad el derecho de pasar a realizar una visita oficial a los buques, ésta situación hizo surgir un conflicto de competencias. La inspección se amparaba en las *Leyes de las Indias* y en la real orden de abril de 1738, creada para luchar contra los fraudes de los oficiales, estableciendo la forma de castigar a los que resultaren culpables.

El gobernador fue insistente en realizar el reconocimiento de los navíos, para ello le remitió a su comandante general una copia legalizada de la real orden que lo respaldaba, además de tres exhortos solicitándole el acceso a los buques. Pero ninguno de los escritos fue tomado en cuenta por don Blas de Lezo, quien los miró con desprecio e incluso se amparó en la excusa de encontrarse enfermo. Don Pedro Fidalgo, viéndose sin la posibilidad de acceder a las naves, tomó la determinación de prohibir el desembarco de pasajeros o cualquier otra cosa que se transportase en éstos.

El comandante general de la escuadra, como respuesta a las acciones del gobernador decidió formar un Tribunal integrado por: uno de los diputados del comercio, don Pedro de Córdova, el guardamayor don Bartolomé Chacón y el escribano Antonio Parra del Castillo, a los cuales les permitió el acceso a los barcos para realizar la obligatoria visita. Pero el gobernador calificó el acto como una farsa que carecía de legitimidad, entre otras cosas porque don Blas de Lezo no podía dar autoridad al diputado y al guardamayor para intervenir en esas dependencias, permitiéndoles excederse de las limitadas facultades que tenían de inspeccionar las embarcaciones del asiento, con la presencia de los oficiales reales y de justicia.

Don Pedro Fidalgo, al sentirse humillado e impotente ante la admiración que causó en Cartagena de Indias la temeridad y determinación del teniente general, por sus decisiones sobrecargadas de coraje y energía, vio como única alternativa para reivindicar sus potestades quejarse por escrito al monarca sobre los excesos del oficial de la Real Armada, quien

supuestamente imposibilitaba sus gestiones de gobierno para evitar el contrabando en los buques de guerra.¹²⁰

Unos días antes, es decir, en el mes de diciembre de 1738, las autoridades españolas, en su titánica e interminable lucha contra el comercio ilícito, decidieron reforzar el destacamento de Río Hacha con la modesta cantidad de veinte hombres, más el teniente don Jaime de Navas.¹²¹ El puesto militar que se fortaleció fue el llamado Montesoldados, debido a que se encontraba bien comunicado, fortificado y en un sitio estratégico, desde el cual se controlaban los parajes y caminos por donde solían transitar los indios guajiros hacia la costa. Para optimizar las funciones de la base militar se implementaron patrullajes frecuentes de soldados a caballo en los alrededores de la misma.

El gobierno les concedió a los militares, en un intento desesperado por erradicar el contrabando, la facultad, si fuese necesario, de poder quitarles la vida a los traficantes cuando logran ubicarlos. Además, estaban autorizados a decomisar los géneros y caballerías transportadas. En un principio, la providencia dictada por las autoridades reales pertinentes logró sus objetivos. Se interrumpió el comercio ilícito en la zona, ejecutándose algunos comisos, incluyendo uno de 29 libras de oro¹²² donde lograron escapar los delincuentes, favorecidos por las características naturales del entorno, que contaba con unos parajes escabrosos y montuosos que hacían difícil por no decir imposible la efectividad de una persecución. No obstante, de las doce balandras (holandesas e inglesas) avistadas frecuentemente realizando el trato clandestino, diez de éstas habían decidido marcharse de la zona porque no había clientes para las transacciones fraudulentas.

¹²⁰ AGI, Santa Fe, 443. El gobernador de Cartagena de Indias, don Pedro Fidalgo, al rey. Informa sobre las diligencias que ha practicado con el teniente general don Blas de Lezo para que le permitiese hacer las visitas a cinco navíos de guerra llegados al puerto, en virtud de las leyes y el real decreto del 1 de abril de 1738, en donde se ordena al gobernador y oficiales reales hacer la inspección, y el cual Lezo se negó. Cartagena de Indias, 16 de enero de 1739.

¹²¹ AGI, Santa Fe, 384. El gobernador... La medida también se puso en marcha en las Provincias de Maracaibo, Santa Marta y Cartagena de Indias.

¹²² En Castilla 1 libra era equivalente a unos 460 gramos, lo cual quiere decir que 29 libras serían 13.340 gramos, o lo que es igual, 13,340 kilos.

La radical providencia tuvo una efectividad efímera, los contrabandistas para burlar las medidas emprendidas por las autoridades usaron otras vías más alejadas del fuerte, al mismo tiempo que contaron con la temible protección y ayuda de los indios guajiros. Los contrabandistas comenzaron a conducir sus géneros por nuevos caminos, ubicados detrás de los montes y sierras de Santa Marta, a tanta distancia que era imposible ser alcanzados por los efectivos de la Corona española. La alternativa más viable para combatir el comercio ilegal seguía siendo el resguardo naval.¹²³

Don Blas de Lezo,¹²⁴ en medio de la realidad señalada anteriormente, se enteró en noviembre de 1739, de la declaración de guerra que Inglaterra le hizo a España, conocida tradicionalmente como la “*Guerra de la Oreja de Jenkins*” o “*Guerra del Asiento*”, que duró hasta el año 1748. Este conflicto armado, además de ser el primero en la historia de América de grandes magnitudes, también significó el comienzo de la lucha británica por desplazar al Imperio Español de su posición como potencia.

El centro de mando y punto de encuentro de los buques ingleses se ubicó en la isla de Jamaica. No obstante, les fue imposible a los británicos contar con el factor sorpresa, debido a la imposibilidad de ocultar las movilizaciones de considerables cantidades de unidades de guerra, y al eficiente trabajo del sistema de espionaje español. Así que estando informado don Blas de Lezo del movimiento de los enemigos preparó a

¹²³ AGI, Santa Fe, 384. El gobernador de Cartagena de Indias, Pedro Fidalgo, a Felipe V. Informa que se extinguió la Compañía del corso de aquella ciudad y de haberse reforzado el destacamento del Río Hacha con 20 hombres y 1 subalterno, por ser aquel sitio el más frecuentado por los contrabandistas. Cartagena de Indias, 4 de junio de 1739.

¹²⁴ Manuel Lucena Salmoral, “Los diarios anónimos sobre el ataque de Vernon a Cartagena existentes en Colombia: su correlación y posibles autores”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1973, t. XXX, pp. 337-469. Los ataques comenzaron el 13 de marzo de 1741 y culminaron el 20 de mayo del mismo año. Para ampliar el tema se recomienda ver: Allan James Kuethe, *La batalla de Cartagena de 1741: nuevas perspectivas*, Separata de *Historiografía y Bibliografía Americanista*, Sevilla, 1974, t. XVIII, n° 1, pp. 19-38; Cristóbal Bermúdez Plata, *Narración de la defensa de Cartagena de Indias contra el ataque de los ingleses en 1741*, Sevilla, El Correo de Andalucía, 1912.

conciencia, con los limitados recursos con que contaba, la defensa de su plaza.¹²⁵

Poco tiempo transcurrió para que las fuerzas navales inglesas apostadas en Jamaica comenzaran las hostilidades contra las plazas de: La Habana, La Guaira, Puerto Cabello y Portobelo. No obstante, centraron sus energías y mayor cantidad de recursos bélicos en Cartagena de Indias. El 13 de marzo de 1740 apareció la primera escuadra conformada por ocho navíos, dos brulotes, dos bombardas y un paquebote, dando inicio al bombardeo de la ciudad. Viendo la imposibilidad de avanzar decidieron retirarse, dejando dos de sus mayores buques bloqueando el puerto mientras regresaban a Jamaica por ayuda, y posteriormente el 3 de mayo volvieron con una escuadra de trece navíos y una bombardas, pero viendo los nuevos preparativos defensivos de Lezo decidieron retirarse por segunda vez.

Finalmente, reaparecieron con alrededor de ciento treinta y cinco buques el 15 de marzo de 1741: treinta y seis eran de guerra y el resto de transporte de tropas y pertrechos, brulotes y bombardas. Libraron una gran batalla liderada en el bando español por el teniente general don Blas de Lezo, en la cual gracias al eficiente uso de sus limitados recursos consiguió inclinar la balanza del triunfo a su favor, pese a la considerable superioridad de hombres y medios de sus enemigos. Su gran adversario, el almirante Vernon, se tuvo que marchar de Cartagena de Indias el 17 de mayo de 1741, y llevarse con él la mayor derrota naval que ha sufrido Inglaterra en toda su historia.¹²⁶ Gracias a la clara victoria obtenida, España logró seguir manteniendo su hegemonía durante el resto del siglo XVIII.

Después de la tormenta llegó nuevamente la calma a la ciudad. El defensor y héroe de Cartagena de Indias, don Blas de Lezo, murió el 7 de septiembre de 1741.¹²⁷ En consecuencia, el mando del Apostadero recayó

¹²⁵ Francisco de Paula Pavía, *Galería biográfica de los generales de Marina...* t. II, p. 370.

¹²⁶ *Ibidem*, t. II, pp. 370-374.

¹²⁷ *Ibidem*, p. 375.

sobre el capitán de fragata don Daniel Woni. El virrey Eslava, que también protegió la ciudad en un papel secundario, le hizo saber al rey que el Cuerpo de Marina del fallecido teniente general causaba un innecesario y excesivo gasto a la Real Hacienda. Según el alto funcionario los militares no tenían trabajo porque los navíos de donde procedían se echaron a pique durante el ataque de los ingleses. Por tales circunstancias el monarca decidió trasladar a los oficiales, tropa y tripulación a La Habana, para así reforzar la escuadra de don Rodrigo de Torres.¹²⁸

En los nueve años siguientes existió un vacío en el continuo discutir y hacer en torno al resguardo naval del Nuevo Reino de Granada, que se venía generando en los años anteriores.¹²⁹ Los esfuerzos de las autoridades y pobladores fueron centrados en: reorganizarse ante el peligro de un nuevo ataque inglés, evaluar los destrozos sufridos, la retirada de escombros, reparación de daños y construcción de algunas nuevas infraestructuras del complejo defensivo de murallas para mejorar la defensa de la plaza.¹³⁰ En la etapa de reconstrucción y reorganización erigieron los puestos de baterías de: San Gerónimo, Santiago, San Fernando, Baja de San Fernando, Casa Fuerte de Santiago y Casa Fuerte

¹²⁸ AGN, Milicias y Marina, 60. Oficio de Joseph del Campillo para don Sebastián de Eslava. Informa sobre el traslado de la Marina a La Habana. San Ildefonso, 30 de julio de 1742.

¹²⁹ La afirmación se basa en la ausencia de documentos que señalen lo contrario. Sin embargo, ocurrió un incidente muy grave que sí está estudiado "... al hallarse formada la parada en la plaza para el cambio de la guardia en la mañana del 2 de abril de 1745, cuando elementos del Batallón de Aragón levantaron el grito de "Viva el Rey y muera el mal gobierno". A este grupo se unieron casi espontáneamente la tropa del Fijo y del Batallón de España, así como 160 hombres de marina, todos los cuales atropellaron a los oficiales, dispararon armas al aire y tomaron los almacenes, fortificaciones y puntos estratégicos de la plaza fuerte, haciéndose rápidamente dueños de la ciudad. Aquellos oficiales que trataron de reprimir a los insurgentes fracasaron y durante algún tiempo pareció que las tropas iban a saquear la misma ciudad que habían defendido sólo cuatro años antes. Los amotinados, sin embargo, demostraron un alto grado de organización. Aclamaron a Bartolomé Pavón, sargento del Batallón de España, por cabeza y general de ellos y éste rápidamente tomó medidas para evitar borracheras, saqueos y daños a los civiles. La chispa que causó la explosión del 2 de abril surgió como consecuencia de las órdenes virreinales del 27 de marzo y 1 de abril, que ponían en efecto una reducción temporal de los sueldos, haciendo su pago pendiente del recibo en las cajas de Cartagena de caudales suficientes." Allan J. Kuethe, *La batalla...*, pp. 30-31.

¹³⁰ Para ampliar los conocimientos relativos a los trabajos de fortificación que se ejecutaron en Cartagena de Indias posteriormente al ataque de Vernon se recomienda ver: José Antonio Calderón Quijano, *Las fortificaciones...*, pp. 342-347.

de San Fernando.¹³¹ Mientras que las localidades costeras del Chagres y Darién se dotaron con guarniciones acantonadas.¹³²

La discusión relativa al sistema de resguardo naval más idóneo para las costas del Nuevo Reino de Granada se reinició en la década de los años cincuenta. El intercambio de ideas se puso en marcha en la plaza americana y en España. Así, el gobernador de Cartagena de Indias don Ignacio de Salas¹³³ planteó como solución al contrabando, el 18 de febrero de 1750, poner desde Portobelo hasta el Río Hacha cuatro jabeques bien armados. Aunque fuesen una carga perjudicial para la Real Hacienda, se lograría destruir a los tratantes extranjeros.¹³⁴ Aunque no se sabe con precisión el tipo y total de embarcaciones con que se ejecutó el corso durante la gestión del citado mandatario, si se está al corriente que en el año 1752 había dos jabeques y una fragata llevando a cabo el patrullaje.¹³⁵

En Cartagena de Indias reapareció en el año 1757 una escuadra guardacostas¹³⁶ dirigida por el oficial de la Real Armada don Joseph de las Casas.¹³⁷ La flota la integraban cuatro naves: una fragata, un paquebote, un

¹³¹ Guillermo Frontela Carreras, “La artillería en América” en *Al pie de los cañones. La artillería española*, Madrid, Tabapress, S. A., 1993, p. 262.

¹³² Juan Marchena Fernández, *La institución...*, p. 31.

¹³³ Antonio Alcedo, *Diccionario geográfico...*, t. I, pp. 247-248. “Don Ignacio de Sala, teniente general, natural de Barcelona, célebre ingeniero, como acreditó en la obra de la Puerta de Tierra de Cádiz; fue destinado a este gobierno para reedificar y mejorar los castillos que había destruido el almirante Vernon, y después de haberlo ejecutado volvió a España el de 1755, y murió hecho director general del Cuerpo de Ingenieros.”

¹³⁴ AGI, Santa Fe, 1160. Acuse de recibo del gobernador Ignacio de Salas referente a que las patentes de corso se deben dar a personas acreditadas y de suficientes fianzas. Cartagena de Indias, 15 de julio de 1751. El mandatario opinaba “Que los corsarios son muy convenientes para limpiar la costa de tanto tratante holandés, inglés y aun francés que continuamente andan en ella...”

¹³⁵ *Ibidem*. Borrador del virrey, Pedro Messía de la Cerda. Informa que en el reconocimiento realizado a la costa desde Puerto Cabello, vio en Aruba siete balandras que pensó pertenecían a los holandeses. Cartagena de Indias, 26 de noviembre de 1752.

¹³⁶ AGI, Santa Fe, 447. Informe de Felipe de Altolaquirre, referente a cinco piezas de autos de presas hechas en Cartagena de Indias. Madrid, 17 de junio de 1758.

¹³⁷ AGI, Contaduría, 1440. Expediente sobre el apresamiento de la balandra inglesa “San Pedro”, hecho por la fragata guardacostas “La Ventura”, perteneciente a la escuadra de los guardacostas de tierra firme comandada por don Joseph de las Casas. Cartagena de Indias, 28 de octubre de 1757.

jabeque y una balandra.¹³⁸ En los inicios del mes de abril de 1760 asumió la comandancia general del Apostadero don Pedro Ignacio Bermúdez durante un periodo de siete meses. En su corta gestión, aunque logró apresar seis barcos, centró sus esfuerzos en realizar el mantenimiento correctivo y preventivo de las embarcaciones, para optimizar su operatividad.

El navío “Castilla”, fondeó en Cartagena de Indias el 30 de octubre de 1760, conducía al nuevo virrey don Pedro Messía de la Cerda. El alto funcionario le entregó una real orden al comandante Bermúdez, donde se le notificaba transferirle el mando de los buques al capitán de navío don Francisco Espínola, quien gobernaba la embarcación que lo había traído. Sin problemas, el día 6 de noviembre de 1760 se realizó la transferencia de poder de la escuadra guardacostas.¹³⁹

Se había formado otra escuadra, al cargo de don Luis de Córdova en octubre de 1762. En esta ocasión el sistema del resguardo llegó a una situación paupérrima, pues existían importantes problemas que impedían el funcionamiento regular del servicio de guardacostas. Entre ellos destacó el escaso dinero recaudado en las rentas del reino, considerado insuficiente para financiar todo el costo del mantenimiento de los buques. Además de las limitaciones técnicas que imperaban para realizar las carenas por falta

¹³⁸ AGI, Santa Fe, 1094. El comandante de los guardacostas de Cartagena de Indias, don Pedro Ignacio Bermúdez a don Julián de Arriaga. Informa en torno a las presas hechas por el jabeque que comanda y sobre haber entregado el mando para pasar a La Habana en el navío “Neptuno”, conduciendo los caudales del reino. Cartagena de Indias, 8 de noviembre de 1760. “... la fragata ventura, paquebote El Nuevo Volante, y jabeque El Galgo; este último se halla actualmente fuera con la balandra María Federica, ambos enteramente pertrechados, y proveídos, y carenado el jabeque, la fragata está enteramente carenada de firme, y el paquebote es nuevo, ambos listos y proveídos de un todo a excepción de la pólvora que no tienen a bordo, y cargados con los pertrechos, y artillería para Portobelo.”

¹³⁹ *Ibidem*. “Cuando me entregué de estos guardacostas halle la fragata empezada a carenar, el jabeque El Galgo carenando, y El Volante solo en estado de excluirlo, de suerte que no pude hasta el día 11 de julio próximo pasado que salió la primera vez El Galgo, practicar operación alguna con las fuerzas que se me entregaron, y únicamente me he ocupado con la mayor actividad y diligencia en remediar estas embarcaciones, y he logrado que en los siete meses que he tenido el mando haya hecho tres salidas El Galgo, y en este tiempo verse hecho 6 presas, sin contar las que al retorno de este jabeque pueda traer, todo con el fin de acreditar mis deseos de acertar, que si lo he logrado será mi mayor satisfacción.”

de maestranza y materiales fundamentales, como eran betunes y pertrechos.¹⁴⁰

Una vez más escaseó la harina de trigo, fundamental para la manutención de las marinerías, en Cartagena de Indias a comienzos del año 1763, por no haber arribado ningún navío procedente de Cádiz. La producida en Santa Fe no fue suficiente en ese momento para cubrir la demanda de la plaza, donde se hallaban las tripulaciones de los barcos. Debido a la carencia del producto, don Pedro Messía de la Cerda, se vio en la necesidad de ordenar a la Comandancia de los guardacostas compensar a los equipajes con un real de plata diario en lugar de la ración de bizcocho correspondiente. Las tripulaciones se conformaron gustosamente con la imposición y se acostumbraron a comer el bollo de maíz comúnmente ingerido por la gente de la ciudad caribeña, sin echar de menos al bizcocho. No obstante, algunas personas siguieron pensando que sin el suministro del alimento era difícil que saliera un navío a la mar.¹⁴¹

El virrey y teniente general de la Armada Messía de la Cerda, se tomó más en serio que sus antecesores el tema relativo al resguardo naval del Nuevo Reino de Granada. El ser marino le daba los conocimientos necesarios para emitir opiniones cualificadas respecto a la reorganización del plan de guardacostas, sin que ningún oficial de la Comandancia General contradijera sus órdenes embaucándolo con tecnicismos navales.

El máximo representante del rey, el 22 de septiembre de 1763, dio comienzo a una reestructuración del sistema de salvaguarda marítima. Comenzó dictaminando que consideraba al navío “El Firme” demasiado buque para dedicarlo al corso. Afirmó que en lugar de éste, las embarcaciones más adecuadas eran una fragata ligera de treinta o cuarenta cañones en sustitución de la nombrada “La Flecha”, la cual por su poca

¹⁴⁰ AGI, Santa Fe, 1095. El virrey, don Pedro Messía de la Cerda informa que el navío “El Firme” es demasiado buque para destinarlo al corso. Santa Fe, 22 de septiembre de 1763.

¹⁴¹ AGI, Santa Fe, 1094. Oficio del virrey, Pedro Messía de la Cerda, para don Julián de Arriaga. Informa de la constitución de la escuadra guardacostas del cargo de don Luis de Córdova y las necesidades en que se halla. Cartagena de Indias, 22 de enero de 1763.

vela no prestaba eficiencia al real servicio,¹⁴² y dos jabeques arbolados con el aparejo de proa redondo y en el medio vela latina con palo de mesana.

Al mismo tiempo, el alto funcionario le informó a don Julián de Arriaga, que durante su estadía en Cartagena de Indias se dio cuenta de lo inútil que era el paquebote “Volante” para ser usado como guardacostas, razón por la cual lo remitió a La Habana, al mando del teniente de navío don Manuel Miguel de León.¹⁴³ Las decisiones generaron un debate interesante, entre los marinos de alta graduación de la Real Armada, donde se intercambiaron conocimientos basados en la práctica.

Los oficiales experimentados en el corso neogranadino apoyaron la idea de tener siempre un navío ligero de sesenta cañones que superara a las fragatas posiblemente empleadas por los extranjeros en la práctica del comercio ilícito. Y en lugar de jabeques, los cuales consideraban inútiles para el servicio, por no poder usar las entenas debido a los fuertes vientos y al mar, eran más adecuados una balandra de catorce cañones y un bergantín también de catorce o dieciséis piezas de artillería, que sin duda poseerían suficiente poder para combatir las embarcaciones menores usadas comúnmente por los contrabandistas.

Don José Manuel de Guirior, marino y hombre destacado en la administración española, ocupó los cargos de virrey del Nuevo Reino de Granada desde 1772 hasta 1776 y posteriormente del Perú. Fue de la opinión de realizar el corso en las costas neogranadinas con dos jabeques del porte de dieciséis cañones cada uno, por considerarlos suficientes y más idóneos que los buques de gran envergadura, los cuales por tener las entenas más grandes se hallaban obligados a emplear una mayor cantidad de perchas de arboladura, escasas en ese momento, para utilizar la fuerza de las brisas.

¹⁴² AGI, Santa Fe, 1095. Informe del virrey, don Pedro Messía de la Cerda, de que el navío “El Firme” es demasiado buque para destinarlo al corso. Santa Fe, 22 de septiembre de 1763.

¹⁴³ AGI, Santa Fe, 1094. Oficio del virrey, don Pedro Messía de la Cerda, para don Julián de Arriaga. Informa que remitió a La Habana paquebote “Volante” con el hierro y pertrechos que condujo la urca “Mateo” a Cartagena de Indias. Santa Fe, 22 de septiembre de 1763.

El director general de la Armada, después de escuchar la opinión de los comandantes que habían navegado por las costas de Cartagena de Indias, expuso que debía asignarse allí un navío de sesenta cañones, el cual se mudaría cada dos años para evitar el alto costo de su carena. Además del buque de guerra, también señaló la conveniencia de tener tres balandras de catorce cañones para dedicarlas al corso, mientras la nave mayor se utilizaría como el depósito de donde se extraería la tripulación de los barcos menores y solamente zarparía en caso de ser necesario.

También el director pensó que sin duda el navío infundiría respeto en el resguardo marítimo de Cartagena de Indias. El buque debería tener una dotación de quinientas personas, con el fin de que una vez realizados los destacamentos de las balandras, quedara con suficientes tripulantes para poder salir en cualquier misión. Los jabeques los consideró inapropiados porque no resistían las fuertes oleadas y vientos del mar Caribe, para lo cual eran más útiles las balandras.

Don Pedro Messía de la Cerda, mantuvo la posición de que en aquellos parajes no se necesitaba un navío, ni mucho menos jabeques de ningún porte por la dificultad del manejo de sus entenas debido a la gruesa mar y fuertes vientos. En una ocasión el virrey pensó solucionar parte del problema del resguardo naval neogranadino empleando unas balandras que habían sido apresadas y se hallaban en el puerto de Cartagena de Indias, pero estas tenían el inconveniente de ser poco fortificadas para artillarlas. El representante del rey era partidario de mandar a fabricar en La Habana cuatro buenas balandras del porte de catorce cañones del calibre de 6 libras, con la abundante madera existente en aquel Astillero, inservible para hacer navíos o fragatas.

En La Habana deberían de existir cuatro fragatas de guerra y todos los años una de estas iría a Cartagena de Indias, con oficialidad y marinería, para que a la misma vez se pudieran mudar las tripulaciones de las balandras. Al buque de guerra también le correspondería conducir pertrechos de jarcia y betunes, escasos en la plaza. Por último, la paga de

la tripulación se efectuaría en la citada ciudad isleña, remitiéndose con anticipación, al regreso de su comisión, el situado para los gastos de gratificaciones de mesa y espalme que fuesen necesarios llevar a cabo, entre otros.¹⁴⁴

La discusión relativa al tipo de embarcación que debía usarse como guardacostas continuó hasta el año 1764.¹⁴⁵ Messía de la Cerda informó al secretario de Marina e Indias don Julián Arriaga, en septiembre de 1763, que el dinero recaudado por las rentas del Virreinato no era suficiente para cubrir el gasto del Apostadero cartagenero. Según él, los fondos recaudados apenas alcanzaban tasadamente para pagar las pensiones. Por tal razón le solicitó al rey repetir la providencia, anterior a la guerra, referente a financiar la salvaguarda naval neogranadina desde La Habana.

El rey le encomendó al prestigioso teniente general de la Real Armada, don Blas de la Barreda, quien siendo capitán de fragata defendió Cartagena de Indias junto Blas de Lezo del ataque del almirante Vernon,¹⁴⁶ investigar a través de varios oficiales que hubieran trabajado en la mencionada plaza caribeña si eran o no convenientes los jabeques para ser usados como guardacostas. El dictamen del veterano marino fue que ese tipo de embarcación resultaba inútil en aquellas costas debido a la violencia de las brisas.¹⁴⁷

¹⁴⁴ AGI, Santa Fe, 1095. Informe del virrey, don Pedro Messía de la Cerda, de que el navío “El Firme”...

¹⁴⁵ AGN, Milicias y Marina, 62. Oficio de Julián de Arriaga para Pedro Messía de la Cerda. Informa que considera más oportuno para el corso realizado en Cartagena de Indias una fragata y dos jabeques en lugar del navío “Firme”. Madrid, 28 de febrero de 1764. El virrey “... considera más aparente para el corso una fragata y dos jabeques con aparejo redondo a proa y latino al medio, en lugar del navío Firme; conviene el rey en que el Brillante destinado ya al puerto de Cartagena sea relevado a su tiempo con uno de 60 cañones, para no aventurar el logro de cualquiera acción que pueda ofrecerse en caso de pasar a hacer el trato ilícito algunas embarcaciones de fuerza; y que para suplir los jabeques poco útiles en aquellos mares por su construcción y aparejo, y de un inmenso gasto en su frecuentes carenas y recorridas como se ha experimentado con los cuatro que tuvieron aquel destino; disponga vuestra excelencia se compren en las colonias extranjeras una balandra de porte de 14 cañones, y un bergantín de 14 a 16...”

¹⁴⁶ Francisco de Paula Pavía, *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, Madrid, Imprenta a cargo de J. López, 1873, pp. 121-126.

¹⁴⁷ AGI, Santa Fe, 1095. Oficio de Blas de la Barreda para Julián de Arriaga. Informa que los jabeques no son útiles por lo violento de las brisas de las costas. Cartagena de Indias, 28 de enero de 1764.

Otros oficiales veteranos también se opusieron al uso de jabeques en las costas neogranadinas por las mismas razones expuestas anteriormente. Manuel Travieso opinó que serían útiles balandras de catorce cañones o bergantines de dieciséis a dieciocho piezas de artillería.¹⁴⁸ Asimismo, Jerónimo Antonio de Argomeda consideró que lo apropiado era un navío de sesenta cañones, de conocido andar y propiedades ventajosas, capaz de oponerse todo el tiempo a los buques empleados en el comercio ilícito.¹⁴⁹

El marqués de Casatilde igualmente opinó que la embarcación más idónea para proteger el litoral de los contrabandistas era un navío de sesenta cañones. Estuvo dado a la idea de que cualquier tratante ilegal temería encontrarlo, y sería útil para los reconocimientos de las costas y cualquier otra necesidad surgida al gobierno del Virreinato. Además del buque de guerra, recomendó emplear una balandra de catorce cañones y un bergantín de igual capacidad.¹⁵⁰

El teniente general don Blas de la Barreda concluyó diciendo que sería muy útil destinar a las costas del Virreinato del Nuevo Reino de Granada un navío velero, del porte de sesenta cañones, para oponerse a las fuerzas de los contrabandistas extranjeros que muchas veces frecuentaban aquella zona en fragatas de treinta o cuarenta cañones. Así siempre los guardacostas contarían con la superioridad de la fuerza ofensiva frente a las demás embarcaciones. Además del buque de guerra también recomendó emplear dos balandras y un bergantín de catorce a dieciséis piezas de artillería, los cuales se podían comprar de segunda mano a los extranjeros de las islas vecinas; estos barcos eran veloces, más aptos para

¹⁴⁸ *Ibidem*. Oficio de Manuel Travieso para Blas de Barreda. Informa sobre el tipo de embarcaciones convenientes para hacer el corso en Cartagena de Indias. Real Arsenal de Cartagena, 30 de enero de 1764.

¹⁴⁹ *Ibidem*. Oficio de Jerónimo Antonio de Argomeda para don Blas Barreda. Informa que el navío “El Firme” y la fragata “Flecha” no son convenientes para el corso de tierra firme y señala cuales son los buques que considera apropiados. Cartagena, 30 de enero de 1764.

¹⁵⁰ AGI, Santa Fe, 1095. Oficio del marqués de Casatilde para don Blas de la Barrera. Informa sobre los tipos de embarcaciones y aparejos más aptos para defender las costas de los tratantes ilícitos. Cartagena de Indias, 7 de febrero de 1764.

barloventear y su aparejo resistía sin mucha dificultad las fuertes brisas y mar violenta de las costas del Caribe.¹⁵¹

Luego del largo debate sobre lo apropiado o no del uso de los jabeques en el resguardo naval del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, el rey decidió sustituir estos barcos, que causaron un crecido gasto de mantenimiento. El ministro de Estado, don Julián de Arriaga, le participó al virrey Messía de la Cerda que diera la orden de comprar una balandra y un bergantín de catorce a dieciséis cañones. Este último delegó la responsabilidad de adquirir las embarcaciones sobre los oficiales reales y ministros de la escuadra de guardacostas de Cartagena de Indias. Además de los bajeles con propiedades concretas, los comisionados también debían de conseguir en las colonias extranjeras la artillería más adecuada para las naves y proveerse de los betunes producidos en la Isla de Pinos, situada al Sur de Cuba.¹⁵²

Alex Gutiérrez de Rubalcava fue el comandante de los guardacostas de Cartagena de Indias en el año 1766, su gestión se caracterizó por ser relativamente tranquila. Fuera del patrullaje rutinario, en el mes de marzo del mismo año envió una balandra guardacostas a convoyar en la boca y costa del río Chagres a las piraguas y chatas que comerciaban lícitamente. El objetivo era proteger a estas embarcaciones de los posibles ataques de los indios mosquitos, que solían ser manipulados por los ingleses en aquella estación, según la opinión del gobernador de Panamá, la cual se la comunicó al virrey de Nueva Granada.¹⁵³

En Cartagena de Indias hubo preocupación por las infraestructuras defensivas de la plaza a partir de 1769 y por lo menos hasta 1771, debido a

¹⁵¹ *Ibidem*. Oficio de Blas de Barrera para don Julián de Arriaga. Informa que le consultó a los oficiales de Cartagena de Indias sobre si eran o no útiles los jabeques. Señala cuales son las embarcaciones que considera aptas para oponerse a la fuerza de los extranjeros. Cartagena de Indias, 8 de febrero de 1764.

¹⁵² *Ibidem*. Oficio del virrey, Messía de la Cerda, para don Julián de Arriaga. Informa que le encargó a los oficiales reales y ministros de Cartagena de Indias la compra de una balandra y un bergantín para suplir el servicio prestado por los jabeques de la escuadra guardacostas. Santa Fe, 22 de agosto de 1764.

¹⁵³ *Ibidem*. Oficio de Alex Gutiérrez de Rubalcava para don Julián de Arriaga. Informa sobre el envío, en un buque guardacostas, de materiales de construcción para las obras reales de Portobelo. A bordo del navío “Castilla” en Cartagena de Indias, 31 de enero de 1766.

que se veía venir una nueva guerra con Inglaterra. El prestigioso ingeniero militar don Antonio Arévalo¹⁵⁴ fue el encargado de planificar las obras necesarias para el cierre de Bocagrande.¹⁵⁵ Elaboró un amplio informe técnico en el cual razonó, desde el punto de vista naval, la necesidad de cerrar esta entrada para evitar un posible ataque y desembarco inglés por allí.¹⁵⁶

Arévalo afirmó que para mejorar la protección de la ciudad, también se necesitarían cuatro navíos con capacidad de repeler una invasión. El gobernador y comandante general del Apostadero, Lastarria apoyaron esta idea. El último de ellos solamente agregó al plan la conveniencia de sumar uno o dos buques más del mismo porte para salvaguardar Bocachica, por si se atacaban ambos lugares simultáneamente. El virrey estuvo de acuerdo con proteger Bocagrande, empero no coincidió con la propuesta del jefe de la Marina, señaló que Bocachica podía ser resguardada por una fragata y el resto de los guardacostas. El veterano jefe de escuadra, don Andrés Reggio, aunque se conformó con la primera medida adoptada añadió la necesidad de reforzar la defensa con algunos jabeques con remos y dos baterías flotantes.¹⁵⁷

¹⁵⁴ AGI, Santa Fe, 945. Copia de la relación de servicios del coronel e ingeniero, don Antonio Arévalo. Cartagena de Indias, 30 de junio de 1771. Se recomienda verla por ofrecer una amplia información referente a la vida profesional del militar.

¹⁵⁵ *Ibidem*. Estado actual en que se hallan las reales obras del malecón para cerrar la abertura de Bocagrande. Cartagena de Indias, 31 de diciembre de 1775. Se dio inicio a las obras del malecón en noviembre de 1771, la cual "... está formada de cuatro hiladas de pilotes de 12 a 13 varas de largo, y 18 pulgadas de diámetro en lo más del encintado y amordazado, relleno de piedra seca y el empedrado arreglado de cantos en bruto y los de su coronamiento a escollo sentado encima de este... Se han gastado en esta obra hecha por administración de cuenta de su majestad en los seis últimos meses de este año, 52.603 pesos 2 $\frac{3}{4}$ reales que sumados con 356.410 pesos 6 reales gastados hasta 30 de junio de este dicho año, componen la cantidad de 409.014 pesos $\frac{3}{4}$ de reales. El cálculo que se formó del costo que tendría a su majestad el cerrar la referida abertura con la escollera, y demás obras que en el proyecto se mencionan, ascendió a 1.327.018 pesos 5 $\frac{1}{2}$ reales y habiéndose gastado en cerrar los tres quintos de ella 409.014 pesos $\frac{3}{4}$ reales y que a proporción será lo demás; se sigue que el considerable ahorro que se reconoce tendrá la Real Hacienda de más de seiscientos mil pesos, procederá del método que ahora se observa..."

¹⁵⁶ *Ibidem*. Discurso del coronel de infantería e ingeniero en jefe, don Antonio Arévalo, relativo al estado de la abertura y fondo de Bocagrande, entrada de embarcaciones menores a la bahía de Cartagena de Indias. Cartagena de Indias, 19 de julio de 1769.

¹⁵⁷ *Ibidem*. Plan realizado por el ingeniero director de las obras, don Antonio Arévalo, para tomar previsiones defensivas de la plaza. Solicita se destine una escuadra que sostenga la defensa de Bocagrande y propone las obras necesarias para cerrarla. Cartagena de Indias, 3 de febrero de 1770.

En Santa Fe, el 26 de febrero de 1772 ya se presumía la noticia del rompimiento entre las cortes de Madrid y Londres, solamente esperaban la declaración formal de guerra. Por tal motivo, debían comenzar las hostilidades en los mares de América y resguardarse los dominios del rey de España. La estrategia de la ofensiva hispana consistió en atacar todo aquello considerado “*golpe seguro*”. Para ello contó con el apoyo de la alianza celebrada con la Corona de Francia, a quienes había que socorrer siempre que fuese invadida alguna de sus posesiones en América, si lo necesitasen, y cuando no se perjudicara la propia defensa.¹⁵⁸

Asimismo, se declaró la conveniencia de dar patentes de corso a los particulares, por considerar a este medio apto para fortalecer la defensa de las dilatadas costas neogranadinas y alejar los bajeles enemigos que intentaran atacarlas o interceptar su tráfico marítimo. Las autoridades virreinales pensaron que la utilidad de los mercenarios había quedado demostrada en la Guerra de los Siete Años (1756-1763) librada contra Inglaterra, por la habilidad y destrezas adquiridas por las personas en el manejo de las armas, faenas de la beligerancia y la navegación. Los corsarios particulares contribuyeron a debilitar las fuerzas anglosajonas, destruyéndoles o apresándoles en alta mar sus embarcaciones, así compensaron los daños irrogados al Estado español. Para la seguridad de la mayor parte del litoral caribeño se consideró necesario el uso de barcos pequeños, porque los de mayor envergadura generaban un gasto insostenible.

También se acordó que se establecieran resguardos en las entradas de los puertos de Bahía Honda, Cabañas y el Mariel, formándose cada una de las correspondientes baterías con dos cañones de a 12 libras, y la gente necesaria para operar la artillería. Así cuando pasaran las embarcaciones españolas podrían acogerse a su abrigo y los corsarios ingleses ser acometidos. Igualmente los puestos en las costas permitirían impedir a los enemigos las entradas a Tierra Firme que regularmente practicaban para

¹⁵⁸ Véase: Juan Manuel Zapatero, *La guerra...*

refrescar sus aguadas y reabastecerse de víveres. Con estas medidas se les intentó hacer inviable la subsistencia en las costas hispanas.

No obstante, la defensa demandaba importantes caudales, y en esta ocasión tampoco los fondos económicos de Santa Fe eran suficientes para cubrir los gastos de la escuadra apostada en Cartagena de Indias. Por lo cual se envió a La Habana al jabeque “El Galgo”, considerado el más seguro, a buscar el dinero necesario para socorrer a los buques.¹⁵⁹

En el año 1773 existía una escuadra de piraguas corsarias en el río Sinú¹⁶⁰ dirigidas por don Manuel Camilo García. Su función básica era apresar las embarcaciones del trato ilícito de esa estratégica zona comercial y recorrer las costas de los indios ubicados allí, para llevarlos con sus mercancías y bienes a la plaza de Cartagena de Indias a vender y comprar productos, para de esta forma evitar que trataran ilícitamente con las naciones enemigas de España. Además cumplían la vital tarea de abastecer de alimentos y productos a la ciudad.¹⁶¹ Al capitán de las embarcaciones,¹⁶² lo mataron los aborígenes del Darién en el arroyo del río Canalete en 1773, cuando fueron sorprendidos en tierra por los autóctonos hostiles y se lanzó en medio de ellos con un puñal en la mano, en un acto de heroísmo exagerado.¹⁶³

El virrey don José Manuel de Guirior, el mando que tenía el difunto capitán don Manuel Camilo García de la escuadra de piraguas corsarias se lo traspasó a su hijo, don Bartolomé García de la Zebosa, por medio de

¹⁵⁹ AGI, Santa Fe, 1094. Segundo informe de la Junta de Guerra celebrada en la ciudad de La Habana el 6 de mayo de 1772, relativo a los preparativos de hostilidades por el rompimiento entre las cortes española e inglesa. La Habana, 8 de mayo de 1772.

¹⁶⁰ Manuel Luengo Muñoz, “Génesis de las expediciones...” p. 341. El río Sinú desemboca en el Atlántico, entre el Golfo del Darién y Cartagena de Indias. Es navegable en sus últimos 180 kilómetros de longitud, que concluyen en el Golfo de Morrosquillo.

¹⁶¹ AGI, Santa Fe, 1095. Oficio del comandante de la escuadra de piraguas, Bartolomé García de la Zebosa, para el virrey don Manuel Antonio Flores. Informa que se merece el uso de uniforme y un aumento de sueldo. Cartagena de Indias, 8 de mayo de 1777.

¹⁶² Hasta el momento no se cuenta con datos documentales que proporcionen la fecha exacta de la fundación de la escuadra. Pero se deduce claramente, por el contexto de la información, que es muy anterior a 1773.

¹⁶³ *Ibidem*. Expediente del nombramiento de Bartolomé García como comandante de las piraguas de Cartagena de Indias. Cartagena de Indias, 11 de septiembre de 1780.

una real orden del 8 de febrero de 1774.¹⁶⁴ Con el nombramiento se le asignó el mismo sueldo de su padre de 20 pesos mensuales, tanto en campaña viva como cuando no saliera a ésta. El comisionado para formalizar el cargo fue el gobernador de Cartagena de Indias, quien debió hacerle guardar las honras, gracias, franquezas y demás distinciones pertinentes. Y los responsables de proporcionarle su gratificación eran los oficiales reales de la plaza fuerte. Asimismo, el representante del rey le aprobó a la viuda una pensión de 10 pesos, equivalente a la mitad de la paga de su marido.

La vacante de la capitanía correspondiente a las embarcaciones dirigidas por don Bartolomé, sería cubierta por el sujeto que él considerara más propicio para sustituirlo. Guirior sólo le exigió escoger a un hombre de mar de conocido valor, con conocimientos de las costas del Darién, y que no lo abandonara en las empresas emprendidas. Manuel Camilo García antes de morir le solicitó al virrey unas tierras, pero no le fueron entregadas por tener dueño. El alto mandatario, por esa circunstancia, le sugirió al nuevo capitán pedir algún espacio realengo para concedérselo, y así remunerar en él los servicios de ambos.

Las piraguas estaban destinadas principalmente al resguardo del río Sinú y villa de Tolú. No obstante, el rey facultó a Bartolomé García para realizar el corso por donde mejor le inspirara sus conocimientos, persiguiera a los indios rebeldes y embarcaciones extranjeras que trataran con ellos. También el capitán particular tenía permiso para dar caza y reconocer todos los barcos sospechosos de ser contrabandistas, encontrados en sus recorridos, fondeados en calas, o cualquier otro lugar del mar, ríos o tierra.

La primera orden que le dieron al capitán don Bartolomé fue apresar a los indios y quemarles todas las embarcaciones posibles, por considerarse la medida más adecuada para neutralizarlos. Entrar a sus

¹⁶⁴ *Ibidem*. Súplicas del comandante de las piraguas corsarias de las costas del Darién, don Bartolomé García de la Sebosa. Solicita aumento de sueldo y grado de capitán vivo. Madrid, 15 de abril de 1783.

tierras en el pasado arrojó poco o ningún resultado, además de ser una misión peligrosa. Las piraguas no solamente se usaron en el corso, también se emplearon como transporte de pertrechos, vigías y medio de comunicación de las noticias acaecidas en la región. Asimismo, en Portobelo se formó una flota similar, debido a que los pequeños barcos resultaron ser excelentes para realizar campañas fluviales contra el contrabando.¹⁶⁵

La escuadra de piraguas corsarias del Sinú contaba con una compañía de cien hombres. Su capitán don Bartolomé no desaprovechó la oportunidad que le dio el virrey y se esmeró en realizar bien su trabajo, logrando en diversas ocasiones impedir las correrías y estragos que continuamente intentaban hacer los autóctonos. Para esto se centró en exterminar a los aborígenes y sus distintas poblaciones. Apresó a muchos de ellos, consiguió disminuir significativamente sus asechanzas y casi destruyó todas sus barcas. Además, impidió la comunicación de los indígenas con los ingleses, a quienes les capturó una goleta declarada buena presa por real cédula del 19 de octubre de 1776. Asimismo, Aprehendió una lancha, con un anglosajón y varios indios, de otro barco similar. Ambas embarcaciones las condujo al puerto principal.

Bartolomé García consciente de los méritos adquiridos y de su buena reputación, no dudó en solicitarle al rey un aumento de sueldo y mayores beneficios. Argumentó que el empleo de capitán de las piraguas corsarias, además de proporcionarle muchas fatigas, lo obligaba a arriesgar continuamente la vida, tanto en la mar como en tierra. Laboralmente se hallaba subordinado a las órdenes del gobernador de Cartagena de Indias y virrey de Nueva Granda. Tenía permitido el uso de uniforme de plaza pero sin distintivo ni condecoración, y la escasa paga de 20 pesos mensuales no le alcanzaba para mantenerse con el nivel de calidad que aspiraba. Es decir, no veía compensado el esfuerzo, y en consecuencia había disminuido su patrimonio para subsistir con la decencia correspondiente.

¹⁶⁵ *Ibidem*, 1095. Expediente del nombramiento...

La aspiración al reconocimiento militar y social, a través de los distintivos de jefe de las piraguas, la argumentó expresando que su falta, con mucha frecuencia, le ocasionaba desaires de sus mismos subordinados y de dos capitanes patentados por el virrey que tenía bajo su mando, mostrándoles poca sumisión y respeto. Esta circunstancia, además de causarle deshonor, igualmente influía negativamente a sus subordinados, los cuales en ocasiones no cumplían con exactitud sus órdenes.

El desconsuelo de don Bartolomé García aumentaba cuando veía a los capitanes de las embarcaciones del correo, cuyos uniformes sí poseían insignias con la graduación. Aunque los consideraba dignos acreedores a estas honras, por la importancia de su labor y peligros a que se exponían, no podía mitigar su dolor, puesto que él también se encontraba en su trabajo rodeado de fatigas, incomodidades y riesgos inherentes a la labor de los corsarios.

Por último, el capitán particular argumentó que el comandante de la Marina de Guerra de Cartagena de Indias tenía facultades para crear cargos de contadores en las balandras guardacostas, con su mesa, criado y 40 pesos mensuales. También la citada autoridad podía nombrar en la provincia, subdelegados de Matrícula con un sueldo similar. Él no quería estar sujeto al reducido estipendio de 20 pesos al mes, por hallarse con un ejercicio más penoso y arriesgado que los anteriormente señalados, viviendo en un constante combate armado, circundado del acecho de unos enemigos muy temibles por su astucia y ninguna buena fe.¹⁶⁶

En resumen, el comandante Bartolomé García de la Zebosa quería disfrutar, como lo hizo su difunto padre Camilo García, de un traje distintivo con la divisa correspondiente al empleo de capitán con ejercicio y mando, además de aspirar a un incremento de su paga, pues la de 20 pesos mensuales no le era suficiente para mantenerse en el corso y cubrir las necesidades de su familia. El gobernador de Cartagena de Indias, don Juan Pimienta, estuvo de acuerdo con las pretensiones del piragüero,

¹⁶⁶ AGI, Santa Fe, 1095. Suplicas del comandante de las piraguas...

asimismo consideró justo que el virrey le permitiera llevar uniforme, pero sin los distintivos de charreteras ni galones, porque estos solamente estaban permitidos para el conocimiento de los grados del Ejército y la Marina. Igualmente le juzgó merecedor de un aumento de sueldo de 10 pesos al mes: por la exactitud, celo y eficacia con que cumplía las obligaciones inherentes a su trabajo.¹⁶⁷

El virrey Flores aceptó las peticiones del comandante de las piraguas, se las envió al rey para que decidiera si los méritos de este vasallo lo hacían acreedor a sus aspiraciones.¹⁶⁸ El alto funcionario aseveró que por la vigilancia de Bartolomé García, los indios del río Sinú no habían realizado más extorsiones. Además, las embarcaciones bajo su mando desempeñaron un papel importante en la conducción de víveres a la plaza de Cartagena de Indias. Esta recomendación seguramente fue suficiente para el monarca resolver a favor de su súbdito.¹⁶⁹

4. Las reformas navales: corsarios particulares versus oficiales de la Real Armada Española

Las autoridades virreinales y peninsulares, a principios de la década de los años setenta y hasta finales de los ochenta del siglo XVIII, no habían resuelto definitivamente el problema de la salvaguarda naval del Virreinato del Nuevo Reino de Granada. Aún seguían manteniendo una dicotomía relativa a quiénes debían dirigir el sistema de guardacostas de Cartagena de Indias: los corsarios particulares u oficiales de la Real Armada.

Los guardacostas de Cartagena de Indias en el año 1772 contaron con una estructura sólida para realizar con eficiencia sus cruceros y repeler ataques por mar. En torno a cuales eran los mejores tipos de

¹⁶⁷ *Ibidem*. Oficio del comandante de la escuadra de piraguas...

¹⁶⁸ AGN, Milicias y Marina, 120. Diario relativo a los movimientos de barcos de don Bartolomé García. 1774.

¹⁶⁹ AGI, Santa Fe, 1095. Oficio del virrey, Manuel Antonio Flores, para don Joseph de Gálvez. Informa sobre unas instancias del comandante de las piraguas de Cartagena de Indias, donde solicita aumento de sueldo con uso de uniforme. Cartagena de Indias, 15 de octubre de 1779.

embarcaciones para ejecutar el patrullaje de las costas, ya se había entendido que los grandes navíos no resultaron ser idóneos en el combate del contrabando, debido a que se construyeron con el fin primordial de ser empleados en la guerra naval contra otros buques de porte similar. Además, se convertían en una carga económica muy pesada, por lo cual la experiencia aconsejaba el empleo de bajeles menores. No obstante, aun en el Apostadero neogranadino seguían empleando fragatas de guerra también consideradas inadecuadas, como se comprobará más adelante.

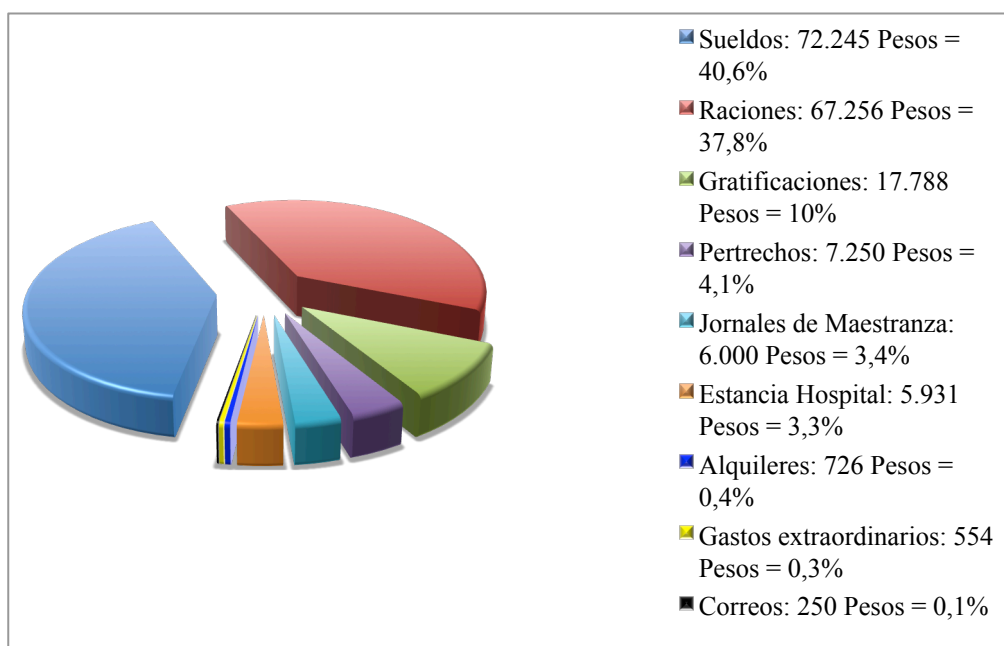
Dependiendo del tamaño de los navíos, podían tener una tripulación de alrededor de unos quinientos hombres o incluso superar los mil. El conjunto de personas que conformaban los seis guardacostas ascendía a seiscientos cincuenta y cuatro. Cada barco tenía la siguiente cantidad: la fragata “Astrea” doscientos ochenta y siete personas, la fragata “Rosario” ciento cuarenta y cuatro, la balandra “Pastora” ochenta y ocho, la balandra “Recurso” veintiocho, la balandra “Nepomuceno” cuarenta y siete y por último la balandra “Pacífica” sesenta. En el siguiente cuadro se detalla la información:

ESTADO QUE MANIFIESTA LAS DOTACIONES, TRIPULACIONES Y GUARNICIONES DE LOS BUQUES DE GUERRA DE LA ESCUADRA GUARDACOSTAS DE TIERRA FIRME SEGÚN SE HALLAN EN ESTA FECHA BAJO DE MI MANDO ¹⁷⁰							
Continúan su mérito y servicio en los buques	Astrea	Rosario	Pastora	Recurso	Nepomuceno	Pacífica	Total
Oficiales de guerra	6	6	1	1	1	1	16
Contadores y maestros	2	1	1	1	1	1	7
Capellanes	2	2	1	1	1	1	8
Cirujanos	2	1	1	1	0	1	6
Maestros de víveres	1	1	0	0	0	0	2
Oficiales de mar de todas clases	20	13	4	3	3	3	46
Oficiales de artillería	8	3	1	1	1	1	15
Artilleros de mar	38	16	18	5	9	9	95
Marineros	66	12	25	4	9	13	129
Grumetes	65	37	23	7	13	20	165
Pajes	12	7	1	1	1	0	22
Tropa de guarnición	50	30	7	0	5	5	97
Alguacil de agua	1	1	0	0	0	0	2
Criados	14	14	5	3	3	5	44
TOTAL DE PLAZAS EFECTIVAS							654
A bordo de la fragata de su majestad La Astrea de ancla en el puerto de Cartagena de Indias, 20 de julio de 1772. Manuel Miguel de León							

¹⁷⁰ *Ibidem*. Estado de la escuadra guardacostas. Cartagena de Indias, 20 de julio de 1772.

La flamante escuadra de guardacostas requería de una asignación presupuestaria relativamente elevada: 178.000 pesos anuales. La mayor cantidad del dinero se utilizó para el pago de los estipendios y dietas (raciones) que incluían vino. En el siguiente gráfico se desglosa la inversión económica en nueve partidas, que por lo general se emplearon por los oficiales de la Real Armada en los Apostaderos americanos durante buena parte del siglo XVIII y principios del XIX. Los tres primeros ramos: sueldo, raciones y gratificaciones, eran los destinados al personal, y como se puede observar consumían la mayor parte de la cuantía, llegando a sumar el 88,4% del total.

DISTRIBUCIÓN DEL GASTO NAVAL EN CARTAGENA DE INDIAS EN EL AÑO 1777¹⁷¹



Aunque Cartagena contaba con una buena escuadra guardacostas en los inicios de la década de los años setenta, los ingleses, además de practicar el contrabando en las costas del Darién, tenían las claras intenciones de establecerse allí, debido a que esa zona representaba la

¹⁷¹ *Ibidem*. Presupuesto formado por Melchor de Perazas, referente a los caudales que necesitan la escuadra guardacostas de Cartagena de Indias anualmente, formada por dos fragatas y cuatro balandras. México, 26 de junio de 1777.

posibilidad de tener una estratégica comunicación con el océano Pacífico e interior de Tierra Firme. Para ello contaban con el apoyo de los indios rebeldes residenciados en aquel espacio. El virrey don Manuel de Guirior sabía que para evitar ambos males la solución era incrementar el resguardo naval en aquellas costas.

La máxima autoridad neogranadina le pidió al monarca que le suministraran dos jabeques del porte de dieciséis cañones cada uno, aparejados en redondo al medio para resistir la violencia de las brisas del Caribe,¹⁷² los cuales, sumados a las balandras guardacostas, representarían una fuerza lo suficientemente poderosa para mantener alejados a los contrabandistas y crearle dificultades a los ingleses con pretensiones de establecer en el Darién. Su majestad aprobó la construir del par de embarcaciones que debían ir gobernadas por oficiales de la Real Armada. Además, también dispuso enviar cada año una fragata de guerra a relevar la existente en aquel Apostadero.¹⁷³

Las fuerzas navales del rey con las medidas anteriormente expuestas controlarían las costas del Oeste de Cartagena de Indias, imposibilitándole a los extranjeros la libre navegación por la zona, y quienes se atrevieran a realizarla se expondrían al inmenso peligro de perder sus bienes, libertad o vidas. El virrey solicitó que los jabeques fueran comandados por oficiales robustos, celosos y de acreditada conducta, para que toleraran sin dificultades las exigencias del agotador trabajo.¹⁷⁴

Las salidas de los barcos en esta época al parecer fueron irregulares, es decir, las balandras se mantenían en el Apostadero la mayor parte del año. El representante del monarca, sabiendo la importancia de resguardar

¹⁷² AGN, Milicias y Marina, 30. Oficio de Julián de Arriaga para Manuel de Guirior. Informa sobre la construcción de dos jabeques. San Lorenzo, 11 de noviembre de 1773.

¹⁷³ AGI, Santa Fe, 1095. Borrador para el virrey de Santa Fe, don Manuel de Guirior. Informa que el rey, decidió la construcción de dos jabeques que se unirían a la fragata enviada anualmente a Cartagena de Indias. San Lorenzo, 11 de noviembre de 1773.

¹⁷⁴ *Ibidem*. Oficio del virrey Manuel de Guirior para don Julián de Arriaga. Informa sobre la solicitud de dos jabeques de dieciséis cañones para impedir el comercio ilícito y expulsar a los extranjeros establecidos en el Darién. Santa Fe, 15 de junio de 1773.

el litoral y estando informado de la supuesta indiferencia con la cual se prestaba el servicio, ordenó que las embarcaciones estuvieran siempre recorriendo las riberas. En sus cruceros debían registrar los escondrijos en donde los barcos extranjeros tenían puertos seguros. Asimismo, mandó a dibujar planos de las costas con sus respectivas notas explicativas. La gestión arrojó como resultado que la Comandancia General de la Marina contara con un material muy valioso y útil para los oficiales y pilotos, destinados a salvaguardar las costas neogranadinas.¹⁷⁵

Don Manuel de Guirior se dio cuenta, durante su gestión, que debido a no haberse practicado el corso anteriormente con el celo, eficacia y conocimientos exigido por un problema de tanta importancia, los graves perjuicios, productos del trato ilícito en las costas del reino, habían hecho importantes daños al comercio legal. Según el alto mandatario, la ineficacia del resguardo naval provocó que los indios de las costas del reino, especialmente los de Veragua, el Darién y Río Hacha, se separaran de la dominación de su majestad como consecuencia del armonioso comercio y comunicación mantenida con los ingleses. Tuvieron acceso a la adquisición de armas y municiones para oponerse al vasallaje debido al monarca español.

El virrey elaboró un plan de resguardo naval para el comandante de los guardacostas, fechado en Santa Fe el 15 de marzo de 1774, y de esta forma intentó paliar los problemas. Está formado por once artículos, y su hilo conductor es el cómo y dónde prestar el real servicio. Dividía toda la costa del Virreinato del Nuevo Reino de Granada que debía ser patrullada en dos zonas, tomando como punto de segmentación a Cartagena de Indias, es decir, hacia el Oeste (barlovento) hasta Portobelo; y el Este (sotavento) la provincia de Río Hacha. Este último destino lo vigilaría un jabeque y una o dos balandras, cuyos comandantes debían mantener las embarcaciones en el mar todo el tiempo posible, y en el caso de que

¹⁷⁵ *Ibidem*. Oficio del virrey Manuel de Guirior para don Julián de Arriaga. Informa sobre las instrucciones que ha dado al comandante de los guardacostas, referentes al modo como deben hacer el servicio las embarcaciones reales. Santa Fe, 15 de marzo de 1774.

alguna tuviera la necesidad de entrar al puerto, el resto continuaría navegando.

El otro extremo del mar, es decir, el Este, también se vigilaría por un jabeque y una o dos balandras. Empero, los guardacostas destinados a Río Hacha, en su regreso a Cartagena de Indias, les correspondía realizar un recorrido, antes de entrar al puerto, por las costas de Portobelo y del Darién. El motivo de la medida era castigar y atemorizar a los indios de la parte de Calidonia, que se habían aliado con los ingleses.¹⁷⁶

La escuadra guardacostas de Cartagena de Indias no dejaba de tener problemas endógenos y exógenos, pese a los intentos emprendidos por las autoridades para mejorarla. En octubre de 1777 el ministro de Marina informó al virrey Fernando Flores la necesidad de economizar lo máximo posible el consumo de jarcia y lona en Cartagena, porque se preveía que en mucho tiempo no se podría abastecer de estos géneros a la plaza, por no dar abasto las fabricas para reemplazar a los gastados, debido a la demanda generada por la gran cantidad de embarcaciones armadas en todo el imperio.

El comandante general de la Marina, don Fernando de Lortia, para paliar el problema pensó en hacer uso solamente de dos balandras de las tres existentes para realizar el corso, desaparejando una, e ir relevando a las otras en cada salida, logrando que no trabajaran al mismo tiempo los tres aparejos. Por otro lado el jefe de escuadra don Juan Bautista Bonet, planteó como solución enviar al capitán de fragata don Joseph de Acosta, al Guárico a comprar todas las piezas de jarcia y lona que encontrara.¹⁷⁷

Al virrey no le gustó la propuesta de quitarle el aparejo a una embarcación. Le señaló al comandante de los guardacostas que para llevar a cabo la idea debía de recibir una real orden autorizándolo. Las tres balandras se consideraban insuficientes para las urgencias de resguardar

¹⁷⁶ *Ibidem*. Instrucciones para el comandante de la escuadra guardacostas de Cartagena de Indias. Santa Fe, 15 de marzo de 1774.

¹⁷⁷ *Ibidem*. Fernando de Lortia a Manuel de Flores, informándole sobre la escasez de jarcia y lona debido a la enorme demanda. Cartagena de Indias, 11 de octubre de 1777.

las costas de los contrabandistas y socorrer la provincia de Río Hacha que experimentaba un continuo descalabro. Tener los bajeles arribados, sin cumplir sus comisiones, solamente acumulaba graves retrasos al servicio, por tales razones era necesario actuar solamente según las determinaciones del monarca.¹⁷⁸

Las carencias de materiales navales se fueron supliendo poco a poco. No obstante, el comandante general del Apostadero don Fernando de Lortia, debido a la incorporación de dos fragatas procedentes de La Habana, a los guardacostas de Cartagena de Indias en el año 1781, se vio en la necesidad de hacer una contrata con don Félix de Castro, vecino de Río Hacha. El objetivo era proveerse por la vía de Curazao de los pertrechos más indispensables para navegar. El costo de los géneros ascendió a 33.500 pesos, empero, esta cantidad no estaba comprendida en el situado anual de las cuatro balandras, como tampoco los recursos que consumirían los dos nuevos buques de guerra. Por ello fue indispensable, en aquel momento, aumentar el presupuesto de la Marina a 200.000 pesos.¹⁷⁹

La llegada al puerto de Cartagena de Indias de la fragata de la Real Armada Española nombrada “Nuestra Señora de la O”, mandada por don Ignacio Rico, en septiembre de 1783, causó un movimiento, desfavorable a los guardacostas, entre los individuos del comercio de la plaza, representados por don Martín Antonio de Leguiña y don Pedro Salomón. El gremio se agitó por la enorme cuantía de un tesoro que enviarían a España en la fragata “Santa Clara”, el cual se calculó un poco superior a 4.000.000 de pesos. Los mercaderes aspiraban que el virrey también ordenara abrirle registro al buque de guerra recién llegado, para de esta forma dividir entre ambos la valiosa carga y riesgos en la mar.

¹⁷⁸ *Ibidem*. Manuel Antonio Flores al comandante de los guardacostas de Cartagena de Indias. Sobre el problema de la escases de jarcias y lonas. Santa Fe, 15 de noviembre de 1777.

¹⁷⁹ *Ibidem*. Oficio del marqués González de Castejón para don Joseph de Gálvez. Informa sobre la incorporación de dos fragatas a la escuadra de Cartagena de Indias y la solicitud del aumento del situado. El Pardo, 6 de marzo de 1781.

Los comerciantes no perdieron la oportunidad para desacreditar, ante el arzobispo- virrey, Antonio Caballero y Góngora,¹⁸⁰ y su majestad, a los oficiales de la Real Armada encargados de la escuadra guardacostas de Cartagena de Indias. Asimismo, afirmaron que el corso se realizaba, contra los barcos de escasa potencia de los contrabandistas extranjeros, solamente con embarcaciones menores por ser más veleras y apropiadas para internarse en las ensenadas.

Los hombres de negocio, en torno a las fragatas de guerra, aseveraron que, una vez atracadas, no volvían a salir hasta ser sustituidas por otras. Estas circunstancias eran similares a las ocurridas en los importantes puertos de Lima y Veracruz.¹⁸¹ Por los motivos expuestos, los mercaderes pensaron que los buques de la Marina de Guerra no cumplían sus comisiones, todas se posponían, y solamente le daban preferencia a la conducción de caudales.¹⁸²

El alto mandatario neogranadino tuvo que ordenar abrirle registro al buque “Nuestra Señora de la O”, por medio de la real orden del 15 de febrero de 1783, para dividir los riesgos. También dispuso reducir el tamaño de las embarcaciones guardacostas, para de esta forma poder contar con un mayor número de barcos menores, que serían más apropiados, y así mermar las introducciones de productos clandestinos. La experiencia demostró la poca utilidad de las fragatas en Cartagena de Indias, pues ni aún en tiempos de guerra levaron el ancla, sino a fuerza de preceptos directos del rey o por los continuados oficios del virrey

¹⁸⁰ Ejerció el cargo de virrey del Nuevo Reino de Granada desde 1782 hasta 1789. Para profundizar en el estudio del personaje se recomienda ver: José Luis Mora Mérida, “Ideario reformador de un cordobés ilustrado: el Arzobispo y Virrey don Antonio Caballero y Góngora”, Sevilla, Separata de la *IV Jornadas de Andalucía y América*, t. II, 1985; José Manuel Pérez Ayala, *Antonio Caballero y Góngora: virrey y arzobispo de Santa Fe, 1723-1796*, Bogotá, Imprenta Municipal, 1951; Juan Aranda Doncel, *Antonio Caballero y Góngora: Arzobispo de Santa Fe de Bogotá. Obispo de Córdoba*, Córdoba, Junta de Andalucía, 1989; y Tomas Gómez y Gómez, *Vida y obra de Don Antonio Caballero y Góngora*, Córdoba, Junta de Andalucía, 1989.

¹⁸¹ Se recomienda consultar a: José Antonio Calderón Quijano, *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, Veracruz, Veracruz, Gobierno del Estado, 1984.

¹⁸² AGI, Santa Fe, 1095. Carta de los comerciantes Martín Antonio de Leguina y Pedro Salomón, al virrey Caballero y Góngora, sobre la llegada a Cartagena de Indias de la fragata de su majestad “Nuestra Señora de la O”, y solicitando permiso para que el tesoro que se enviaría a España lo transporte dicha fragata junto a la llamada “Santa Clara”, y así disminuir los riesgos en el viaje. Cartagena de Indias, 10 de septiembre de 1783.

antecesor. Un ejemplo de ello ocurrió cuando el presidente de Guatemala solicitó en varias ocasiones auxilios navales: la primera vez no zarparon y la última llegaron a su destino cuando habían concluido las operaciones.

El virrey pensó que después de restituirse los buques mayores a La Habana y los guardacostas de Cartagena de Indias sólo contarán con bajeles menores, no sería obligatorio seguir financiando las dependencias administrativas del Apostadero. Lo más sensato para el resguardo era invertir ese dinero en aumentar la cantidad de barcos más pequeños para proteger las costas, y destinar las fragatas a donde fueran útiles. Cuando Carlos III se enteró de las quejas, ordenó trasladar a Cuba todas las naves de su Real Armada, junto a la Comandancia General y Ministerio de Marina, argumentando que las embarcaciones de gran porte además de ser innecesarias generaban un gasto alto insostenible.¹⁸³

En la anterior decisión del monarca evidentemente influyeron las opiniones del arzobispo virrey y la Diputación del Comercio.¹⁸⁴ Como alternativa a los oficiales de la Real Armada que resguardaban las costas, una vez efectuada la retirada de sus barcos, el virrey contrataría los servicios de los corsarios de Caracas,¹⁸⁵ abundantes en aquella región, y en el caso de necesitar abrirle registro a una fragata de guerra para conducir caudales a España se la solicitaría al Apostadero de La Habana.¹⁸⁶ El ministro de Estado Joseph de Gálvez se encargó de comunicarle al intendente de Caracas la resolución para que actuara en consecuencia.

¹⁸³ *Ibidem*. Oficio de Joseph de Gálvez para el arzobispo virrey de Santa Fe. Informa que el rey dispuso que se retirasen de Cartagena de Indias las fragatas y demás buques de la Real Armada, restituyéndose a La Habana. El Pardo, 23 de marzo de 1784.

¹⁸⁴ AGN, Milicias y Marina, 53. Oficio de Joseph de Gálvez para el virrey de Santa Fe. Informa sobre que el rey dispuso el retiro de los buques de la Real Armada apostados en Cartagena de Indias a La Habana. El Pardo, 23 de marzo de 1784.

¹⁸⁵ Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”-Viso del Marques (en adelante AGM), Guardacostas, 1178. Borrador para Domingo de Grandallana. Informa sobre la conveniencia de que los oficiales de la Real Armada se encarguen de los guardacostas de Cartagena de Indias. Aranjuez, 13 de mayo de 1802. “Este modo de servir podrá hallarse alguna vez en personas que no sean de la Marina; pero sólo en este cuerpo es donde existe la obligación y dónde hay causas y motivos para que se pueda contar con aquel grado de desempeño.”

¹⁸⁶ *Ibidem*. Oficio del arzobispo-virrey de Santa Fe a Joseph de Gálvez. Informa que se mandó abrir registro a la fragata “Nuestra Señora de la O” y que se retiren de Cartagena de Indias las fragatas y demás guardacostas, junto con la Comandancia y Ministerio de Marina, restituyéndose a La Habana. Santa Fe, 13 de octubre de 1783.

El comandante del Apostadero de Cartagena de Indias, como resultado de las disposiciones que le comunicó don Antonio Valdés, tomó el mando de la fragata “Nuestra Señora de la O”, y envió a buscar los bergantines “La Princesa” y “La Amistad”. El primero se encontraba navegando por el litoral de Santa Marta para impedirles a los extranjeros realizar su comercio con los indios bárbaros de Bahía Honda, a quienes proveían de armas y municiones, con las cuales luego atacaban a otros habitantes de aquella provincia. El segundo se hallaba recorriendo la ribera de Calidonia, vigilando e impidiendo el establecimiento de los ingleses en aquella zona.

Asimismo, el comandante no se resistió a trasladar las fragatas, Comandancia General y Ministerio de Marina a La Habana. Sin embargo, sí señaló claramente que sería muy conveniente dejar operando a los bergantines y goleta “Chula”, al menos hasta la llegada de los corsarios de Caracas, por ser indispensables para salvaguardar las costas neogranadinas. Medida que le valió para dejar en Cartagena de Indias una pequeña presencia de oficiales de la Real Armada.

El comandante pensó regresar a España en cuanto obtuviera los recursos económicos necesarios para habilitar con víveres las embarcaciones de la Real Armada y pagar a la marinería y asientos. Aunque la escuadra guardacostas tenía su dotación en La Habana, la experiencia le demostró al virrey que las anticipaciones hechas para urgencias a esta institución no se satisfacían con buena voluntad y puntualidad. Otra duda surgida, como consecuencia de la disposición, fue saber si debía o no extinguirse la Matrícula, con el objetivo de suspender los sueldos de los individuos que los percibían por ese ramo. Su establecimiento se había hecho con el fin de completar las dotaciones de los bajeles de la Marina de Guerra.

El monarca, de las propuestas hechas, aprobó retener los dos bergantines y goleta “Chula” por el tiempo necesario. Referente a la Matrícula expresó que después de retirase el Ministerio de Marina, debía

de nombrar un funcionario de Real Hacienda u otro de su satisfacción para que se hiciera responsable de aquella, según lo prevenido en la orden despachada a principios de 1777.¹⁸⁷

El nuevo resguardo naval que debían realizar los corsarios de Caracas en el Virreinato neogranadino no comenzó con muy buena fortuna. En el año 1783 el comandante de los guardacostas, teniente coronel don Vicente Antonio de Icuza,¹⁸⁸ durante el crucero realizado en Bahía Honda enfermó gravemente. Por tal motivo fue desembarcado en Río Hacha para trasladarlo a Maracaibo a curarse, pero el día 4 de julio de 1783 murió, antes de llegar a la fundación de San Bartolomé de Sinamaica.

El gobernador de Santa Marta, para cubrir la vacante, dispuso que el oficial más antiguo en el servicio del corso de la Compañía de Caracas y capitán del balaux “San Fernando”, don Domingo Jáuregui, tomara el mando interinamente y recogiera los papeles del difunto. La medida provisional fue aprobada por el arzobispo virrey, dando a Jáuregui las instrucciones correspondientes. Empero, el virrey consideró que ni éste ni los demás integrantes de aquella comisión tenían grado alguno, ni acreditación de valor y conducta para asumir el mando.¹⁸⁹

Después de retirarse el Ministerio y Comandancia General de Marina de Cartagena de Indias, quedó como responsable de los guardacostas el teniente de navío don Juan Carranza, por ser el oficial de mayor graduación. La medida era temporal, pues en teoría, cuando el fallecido don Vicente de Icuza cumpliera su comisión en Bahía Honda, le sería traspasado el mando. El marino solicitó a la máxima autoridad que le enviaran de España tres alféreces de navío o de fragata y algunos pilotos

¹⁸⁷ *Ibidem*. Carta reservada del arzobispo-vicey de Nueva Granada sobre la disposición del rey de trasladar las fragatas guardacostas de Cartagena de Indias a La Habana, y de poner buques menores en su sustitución. Santa Fe, 13 de octubre de 1783.

¹⁸⁸ Para ampliar los conocimientos relativos a la trayectoria profesional del comandante de los corsarios de Caracas se recomienda ver: Vicente de Amézaga Aresti, *Vicente Antonio de Icuza, comandante de corsarios*, Caracas, Ediciones del Cuatricentenario de Caracas, 1966.

¹⁸⁹ AGI, Santa Fe, 1095. Carta del arzobispo-vicey, en la que informa sobre el fallecimiento del comandante de los guardacostas de aquel reino, teniente coronel don Vicente de Icuza. Turbaco, 31 de julio de 1783.

para servir en las embarcaciones destinadas a aquellas costas. La disposición de una u otra manera incumplía la real resolución de expulsar definitivamente a los oficiales de la Real Armada, por quedar él en calidad de comandante interino, cargo que consiguió fortuitamente por hallarse casado en esa plaza.

Al arzobispo-visorrey no le gustaron las exigencias del teniente de navío Carranza, por considerarlas de una persona engreída, es decir, el cargo de comandante le hizo tomar una conducta de prepotencia. El alto mandatario pensó que, si no cambiaba de talante, lo enviaría a La Habana a reuniese con sus compañeros.¹⁹⁰ El oficial reaccionó dándole parte a Antonio Valdez de que Caballero y Góngora le había quitado el mando de los guardacostas de Cartagena de Indias, sin explicarle la causa de la medida. El joven militar exigió saber la razón de la orden para tener la posibilidad de proceder según las circunstancias. El representante del reino, por las circunstancias generadas, no tardó en castigar al marino.¹⁹¹

El visorrey argumentó que cuando le ordenó permanecer en el puerto de Cartagena de Indias no fue para dirigir la Comandancia de Marina, la cual suponía ya reformada o incorporada al Virreinato por la última resolución del rey, ni mucho menos para ayudarlo en la formación del nuevo reglamento de guardacostas. Su trabajo realmente sería participar junto a sus subordinados en las expediciones que se realizarían a las costas del Darién.

Sin embargo, el visorrey afirmó que por respeto a las *Ordenanzas de Marina* y particular “inclinación” por los oficiales de su cuerpo, conservó a Carranza la misma Comandancia que había tenido su antecesor don Juan del Camino, desde el 10 de julio de 1784 hasta el 24 de enero de 1785, cuando se embarcó para la primera expedición al Darién en calidad de

¹⁹⁰ *Ibidem*. Caballero y Góngora informa que algunos capitanes de los indios del golfo del Darién han pedido auxilios al gobierno inglés por lo cual se ha visto obligado a redoblar sus providencias. Cartagena de Indias, 28 de marzo de 1785.

¹⁹¹ *Ibidem*. Carta de don Antonio de Valdez informando que el visorrey le quitó el mando de los guardacostas de Cartagena de Indias al teniente de navío don Juan Carranza. San Ildefonso, 1 de septiembre de 1785.

comandante de todos sus buques. El mandatario concluyó el conflicto ordenándole al teniente de navío regresar a España.¹⁹²

Los pocos oficiales de la Real Armada que quedaron en Cartagena de Indias, pese a las claras órdenes del rey, se resistían a ceder definitivamente el mando a los corsarios. Los marinos, a finales de junio de 1786 aun mantenían cierto control de los buques y puerto. No obstante, don Juan Álvarez de Veriña¹⁹³ era el nuevo corsario particular comisionado por el rey para organizar y mandar el nuevo sistema de guardacostas que se implantaría en las costas caribeñas del Virreinato del Nuevo Reino de Granada.

El corsario Álvarez de Veriña, después de arribar al puerto de Cartagena de Indias se dedicó a la tarea de informarse con las noticias más completas de aquel continente, concretamente de las zona comprendida desde la boca del Orinoco hasta el cabo de Gracias a Dios, espacio que cubriría su comisión. El mercenario en su análisis para concebir su plan de resguardo naval, tomó en cuenta los puertos, radas, ensenadas y ríos navegables por donde frecuentemente los extranjeros practicaban el comercio ilícito.

Lo atractivo del nuevo programa de salvaguarda marítima era la promesa de ahorro, la coordinación que tendría con los guardacostas de Caracas y la supuesta mayor eficiencia. El plan preveía que los buques corsarios se mantuvieran en continua vigilancia. El proyecto creado en América para defender, las costas de Tierra Firme, espacio importante y

¹⁹² *Ibidem*. Carta del arzobispo-visorrey de Santa Fe. Informa sobre las razones por las que le quitó el mando al teniente de navío don Juan Carranza de los guardacostas de Cartagena de Indias. Cartagena de Indias, 24 de diciembre de 1785.

¹⁹³ *Ibidem*. Real cédula de su majestad. Concede el empleo de comandante del resguardo marítimo y de guardacostas al capitán de mar y guerra don Juan Álvarez de Veriña, con facultad de hacer el corso en las costas de las provincias del virreinato de Santa Fe y en las demás de las Indias Occidentales, al arbitrio del virrey del Nuevo Reino de Granada, con el fin último de impedir el trato ilícito. San Lorenzo, 16 de noviembre de 1785.

crítico del imperio, contó con la aprobación del arzobispo-*virrey*, quien lo catalogó como muy apto para asegurar aquellas provincias marítimas.¹⁹⁴

Veriña por no haber egresado de una Escuela Naval y ser capitán de mar y guerra, expresaba los fallos que, a su juicio, caracterizaban a los oficiales de la Real Armada española. El líder de los corsarios, quiso demostrar que los marinos comisionados en Cartagena de Indias no eran los más adecuados para realizar con eficiencia sus servicios en aquel lugar, y justificar así su presencia. Sacó a relucir como ejemplo el caso del teniente de navío don Manuel María de Torres, quien estuvo comisionado como comandante de las costas del Darién con una escuadra de bergantines, balandras, goletas, galeotas, lanchas cañoneras y piraguas, todos armados para la guerra.

Torres en uno de los cruceros realizados para cumplir con su deber, se hallaba dirigiendo cuatro goletas y dos lanchas cañoneras, cuya tripulación sumaba la cantidad de doscientos setenta y seis hombres. Se encontraron con una goleta inglesa de doce cañones de a 4 libras fondeada sin lastre y con las velas en tierra, que ya había entregado su carga de pólvora y balas a los indios del lugar. Durante los primeros tiros disparados por la embarcación británica, el comandante decidió huir en su guardacostas, aseverando que iba a buscar un bergantín y una balandra para batirlas.

El resto de las embarcaciones de la división actuaron negligentemente, permitieron marcharse a la balandra inglesa, en la cual también iban muchos indios mofándose con los sombreros. Hecho interpretado por Veriña como un acto de absoluta cobardía, pues el oficial de mar y guerra don Andrés Caperuchiqui, solo con una lancha cañonera tripulada con veinticinco hombres, apresó una goleta del mismo porte de la que dejaron escapar los oficiales de la Real Armada. El mercenario concluyó aseverando que el ejercicio de abordar corsarios era para otros de

¹⁹⁴ *Ibidem*. Oficio del arzobispo-*virrey*, informando que el comandante de los guardacostas, Juan Álvarez de Veriña, en el espacio bajo su comisión afinó el plan general del resguardo. Turbaco, 15 de noviembre de 1786.

la misma profesión, porque ese oficio no se aprendía en los navíos de guerra.¹⁹⁵

Para mayor descrédito de los oficiales navales apostados en Cartagena de Indias, en sus antecedentes contaban con la pérdida de dos barcos y casi el hundimiento de un tercero. El primero fue el jabeque “El Galgo”, de la escuadra guardacostas, que se encontraba al mando del teniente de navío don Francisco Javier Monú, y la noche del 28 de marzo de 1764, pocas horas después de haber emprendido su regreso desde Portobelo a la ciudad fortificada, naufragó. El virrey le ordenó al gobernador de aquella plaza que cuando considerara el momento oportuno, se dedicaran a sacar del agua la artillería de la embarcación.¹⁹⁶

El segundo caso ocurrió el 23 de junio de 1774, cuando la fragata “Nuestra Señora del Rosario”, comandada por don Manuel Miguel de León, salió de Cartagena de Indias, y hallándose a 25 leguas de distancia del puerto la tripulación se dio cuenta del agua que le entraba y había inundado la bodega hasta casi alcanzar las bocas de las escotillas. Por tal motivo, su comandante decidió regresar al punto de partida, a donde llegó el 27 de junio.

Para solucionar el problema del viaje, se destinó otro buque del rey similar: la “Santa Catalina”, que navegó con el registro y carga de la anterior, exceptuando varias partidas anotadas. Además, se aprovechó la ocasión para aumentar la cantidad de algunos caudales y frutos del país.¹⁹⁷ Asimismo, el monarca decidió que esta última nave, dirigida por el capitán de fragata don Francisco de Luna, se quedara en el Apostadero

¹⁹⁵ *Ibidem*. Oficio de Juan Álvarez de Veriña para don José de Gálvez. Informa que aún no se ha posesionado de los buques del rey por encontrarse bajo las órdenes de la Marina. Denuncia los fallos de los oficiales de la Real Armada. Cartagena, 30 de junio de 1786.

¹⁹⁶ *Ibidem*. Oficio del virrey, don Pedro Messía de la Cerda, para don Julián de Arriaga, sobre el naufragio de una de las embarcaciones de la escuadra guardacostas, el jabeque “El Galgo”. Santa Fe, 17 de agosto de 1764.

¹⁹⁷ *Ibidem*. Oficio de Juan Pimiento y Pedro Montero, para don Julián de Arriaga, acerca de la grave avería que tuvo la fragata “Nuestra Señora del Rosario”. Cartagena de Indias, 29 de junio de 1774.

neogranadino, incorporándose a la escuadra guardacostas en sustitución de la primera.¹⁹⁸

El tercer hecho, más penoso aún, ocurrió el 22 de junio de 1786, cuando se quemó, anclada en Cartagena de Indias, la fragata “Santa Tecla” de cincuenta y cuatro cañones, sin tener carga dentro, pero sí con los pertrechos que solía llevar una embarcación de ese porte. El oficial de Marina y comandante del buque, capitán de fragata don Luis de Arguedas, cuando ocurrió la desgracia se encontraba en tierra cazando. El mando de la nave lo había delegado en su piloto. Una vez descubierto el incendio, las medidas tomadas para intentar sofocar las llamas no sirvieron de nada.¹⁹⁹

La tragedia ocurrió porque dos individuos supuestamente se pusieron a “reparar” varios barriles de aguardiente, antes de las cinco de la mañana, en el depósito donde había unos treinta y seis en total. El incendio comenzó cuando el artillero de mar Domingo Rañal, y el cabo de luces Ginés Soriano, en estado de ebriedad, sacaron del farol la vela que cayó en un barril. Gracias a lo inflamable del líquido y a la borrachera, no consiguieron sofocar las llamas. El resto de las personas de la ciudad se enteraron a las siete y media de la mañana, una vez que el fuego era público debido a la magnitud del mismo.²⁰⁰

Al mediodía, el comandante interino de Marina, don José de Aguirre, se encontraba en el fuerte Pastelillo, disparándole con los cañones

¹⁹⁸ AGN, Milicias y Marina, 30. Oficio de Julián de Arriaga para Manuel de Guirior. Informa sobre incorporar como guardacostas de Cartagena de Indias a la fragata “Santa Catalina”. El pardo, 4 de marzo de 1774.

¹⁹⁹ AGI, Santa Fe, 1095. Sumario del origen del incendio de la fragata Santa Tecla, donde resultaron reos por omisión y descuido el artillero de mar, Domingo Rañal y el cabo de luces, Ginés Soriano. Cartagena de Indias, 24 de junio de 1786.

²⁰⁰ Antonio de Ulloa, *Conversaciones de Ulloa con sus tres hijos, en servicio de la Marina. Instructivas y curiosas, sobre las navegaciones, y modos de hacerlas, el pilotaje, y la maniobra: Noticias de vientos, mares, corrientes, pájaros, pescados y anfibios; y de los fenómenos que se observan en los mares en la redondez del globo*, Madrid, Imprenta de Sancha, 1795, pp. 161-162. “Causa una consternacion que no tiene igual la voz de *fuego*, porque á la voracidad de sus estragos no hay arbitrio ni recurso: siendo de cubierta para arriba tiene pronto remedio; pero quando sobreviene en la *bodega*, suele ser difícil extinguirlo, á causa de que quando se repara ha hecho mucho progreso. Rara vez estos fuegos proceden de otra causa que del *aguardiente*, y de la tosquedad de los marineros que baxan á trabajar en las bodegas: los quales aprovechándose de la ocasión agujerean algun barril para sacar, y aproximando la vela sin precaucion se inflama, faltándoles la correspondiente advertencia para extinguirlo en el principio; al contrario para que no se conozca el delito lo disimulan, y no se conoce el peligro hasta que el estrago es grande, y lo avisa el humo que sale por las escotillas.”

al buque, para echarlo a pique, y de esta forma evitar que la candela pudiera alcanzar a otros barcos anclados en el puerto. Juan Álvarez de Veriña, percatado de lo ineficiente de la maniobra para hundir la fragata, le propuso al jefe militar abrirle un boquete en el casco a ras del agua. Aguirre le respondió que si él quería ir le daría todo lo necesario; aceptó y se dirigió al buque con ocho carpinteros.

Empero, la nueva idea del corsario tampoco arrojó el resultado esperado, debido a que el fuego quemaba rápidamente los cables empleados para sujetarse del buque. Además, por la embarcación estar varada en un bajo era muy dificultoso causarle el daño necesario para hundirla.²⁰¹ Por último, los comandantes del Arsenal y Bahía se hicieron cargo de la situación, no sin antes intentar rescatar toda la artillería posible.²⁰²

Los culpables del incendio de la fragata “Santa Tecla”, Domingo Rañal y Ginés Soriano, fueron arrestados inmediatamente a los acontecimientos, el primero en la sala de presos del hospital San Juan de Dios, por haber sufrido quemaduras, y el segundo, en la cárcel pública de la ciudad. A ambos los juzgó un Consejo de Guerra, donde el alférez de la Real Armada, don Pedro Basaran actuó como fiscal de la causa, y según su criterio, los dos habían sido los responsables de la tragedia.²⁰³

Los implicados en el incendio de la fragata “Santa Tecla”, en sus declaraciones confesaron con claridad su culpabilidad. Rañal afirmó que el fuego empezó por haber incendiado accidentalmente un barril de aguardiente mientras lo miraba en la despensa, para saber si derramaba algo del líquido. La barrica era de su propiedad, al igual que otras siete

²⁰¹ *Ibidem*, pp. 162-163. “El modo de conseguirlo, y que en algunas ocasiones a producido la salvación del buque, es arrojando sobre las llamas prontamente colchones de lana empapados en agua, y abundancia de ella sobre los mismos; pero para que fuese el efecto mas seguro convendria que los colchones fuesen forrados en xerga de lona, porque esta no levanta llama, y cerrar todas las comunicaciones del ayre, á excepcion de la precisa por donde debe manejarse la gente; pues no teniendo respiraderos, contribuye á que el fuego se sofoque, y dé tiempo á que el agua lo extinga.”

²⁰² AGI, Santa Fe, 1095. Oficio de Juan Álvarez de Veriña a don José de Gálvez. Informa que aún no se ha posesionado de los buques del rey por encontrarse bajo las órdenes de la Marina. Denuncia los fallos de los oficiales de la Real Armada. Cartagena, 30 de junio de 1786.

²⁰³ *Ibidem*. Sumario del origen del incendio de la fragata Santa Tecla...

más. Asimismo señaló que él solamente quería apretar los arcos de los ocho toneles, para lo cual había llevado consigo a un maestro tonelero desde tierra.

Según Rañal, en el momento del accidente, también estuvieron presentes el cabo de luces, el alguacil de agua, el marinero Ignacio Carballo y otra persona que sufrió quemaduras, pero no sabía su nombre. El principal imputado, violando las normas de seguridad, extrajo la vela que estaba en un farol sujetado por el cabo de luces, con el objetivo de acercarla más a los barriles y obtener mejor iluminación. Así fue como entró en contacto la llama con el aguardiente de un alto grado de alcohol, dando inicio a la combustión.

Una vez iniciado el incendio, los individuos presentes dieron la alarma de fuego, subieron al alcázar del buque a dar parte y comenzaron a tratar de sofocar las llamas con baldes de agua. En el intento Rañal resultó quemado por hallarse la candela demasiado fuerte y extendida; debido al hecho tuvo que ser trasladado en un bote al hospital. Para colmo de males, los barriles de aguardientes se embarcaron irregularmente en el puerto de Cádiz. En el momento de transportarlos a la bodega de la fragata, el imputado le dijo al maestro de raciones que los toneles pertenecían a algunos oficiales, con ese argumento no se tomó la molestia de verificar el contenido de los mismos.²⁰⁴

El arzobispo-visorrey de Nueva Granada mostró aprecio hacia el capitán de fragata don Luis de Arguedas.²⁰⁵ A sabiendas de haberse perdido la fragata de su mando y de la supresión del Ministerio de Marina

²⁰⁴ *Ibidem*. Sumario del origen del incendio de la fragata “Santa Tecla”. Cartagena de Indias, 24 de junio de 1786.

²⁰⁵ *Ibidem*. Oficio del arzobispo virrey. Informa sobre el incendio de la fragata “Santa Tecla” ocurrido el 22 de junio de 1786, en el puerto de Cartagena de Indias. Turbaco, 30 de junio de 1786. El comandante de la “Santa Tecla”, don Luis de Arguedas, estuvo comisionado a hacer cruceros por las costas de Santa Marta, Río Hacha y parte de Maracaibo. Su misión era interceptar buques extranjeros que practicaban el comercio ilícito y frenar cualquier intento de los enemigos de suministrar armas a los obstinados indios darienes, los cuales presuntamente querían atacar los asentamientos españoles. La citada embarcación, además de su comisión militar, también se empleó para traer géneros de Cádiz, y se encontraba anclada en Cartagena de Indias para abrirle registro de caudales en el mes de noviembre. A juicio de las autoridades locales, entre las que destacaba el virrey, la nave aunque anclada y en inacción, ejercía la función de intimidar a los enemigos por su sola presencia allí.

de Cartagena de Indias por voluntad suya y del rey, presionó al ministro de Marina don Manuel Buty, para que entregara su contabilidad y apresurara su partida a otro destino. Las actividades navales, es decir, las expediciones realizadas en el Darién y el auxilio solicitados por el capitán general de Guatemala a Caballero y Góngora, exigían la presencia de un sujeto cualificado que se encargara de la cuenta y razón del resguardo. El representante de su majestad no perdió la oportunidad para, a través de esta necesidad, postular al oficial naval, a quien controversialmente se le entregaba la dirección administrativa del nuevo sistema de guardacostas.

La máxima autoridad del Virreinato del Nuevo Reino de Granada afirmó que los oficiales reales de Cartagena de Indias se encontraban sobrecargados de trabajo, y apenas podían cumplir los asuntos pendientes. Por el alto grado de responsabilidad exigido por la gestión, se necesitaba un sujeto desinteresado, hábil, celoso, economizador de los inmensos costos ocasionados por el resguardo naval al real erario, y que además dirigiera las operaciones con inteligencia y acierto. Asimismo, el virrey debido a las circunstancias, planteó nombrar un comisionado a las órdenes del capitán de fragata don Luis de Arguedas, para asistirlo en la ardua labor.²⁰⁶

Al parecer seguían coexistiendo dos resguardos navales: el realizado por la Comandancia de Marina de Cartagena de Indias, que por real cédula debía extinguirse pero continuaba ejerciendo aun ciertas funciones. Y el servicio prestado por los oficiales de mar y tierra. Al respecto, el jefe de los corsarios particulares, don Juan Álvarez de Veriña, el 14 de septiembre de 1786 se quejó de las habilitaciones que el gobernador de la ciudad y el comandante del Apostadero estaban expidiendo, contradiciendo reales órdenes. Es decir, se concedía

²⁰⁶ *Ibidem*. Oficio del arzobispo-*virrey*, informa que, debido a la eliminación del Ministerio de Marina de Cartagena de Indias, nombrará al capitán de fragata don Luis de Arguedas para que se haga interinamente responsable de lo concerniente al resguardo naval. Turbaco, 24 de agosto de 1786.

autorizaciones a nacionales y también a algunos extranjeros para navegar por aguas españolas.

Según Veriña las embarcaciones con permisos de navegación eran más nocivas que las que carecían de él, porque el esfuerzo de los corsarios se incrementaba al realizar las cazas por no saber si tenían o no la documentación. Dos casos destacados sucedieron cuando el gobernador de Cartagena de Indias dio pasaporte a don Vicente Díaz, capitán del guairo particular “El Rosario”, anclado en el puerto de la ciudad, para dirigirse a Coro a cargar cordobanes y otros frutos de aquella tierra. De igual forma concedió licencia a don Joseph Antonio Díaz, propietario y capitán de la goleta particular “Nuestra Señora de la Popa”, para ir a las salinas de Coro, con escala en Río Hacha.²⁰⁷

Veriña cuando inspeccionó el guairo de don Vicente Díaz, descubrió que le fue entregado en el Guárico con el fin de hacer viajes a Cartagena de Indias y algunas otras partes de las costas del Virreinato. Asimismo, supo que la última licencia y rol se la habilitó el comandante de Marina, don Manuel Buti Asencio. El jefe de los corsarios intentó detener la pequeña embarcación, pero su capitán protestó la ilegitimidad del hecho, por poseer la documentación legal para navegar por aquellas aguas, por lo cual no lo pudo detener.

Posteriormente, el capitán corsario hizo comparecer a Joseph Antonio Díaz, después de descubrir que a excepción de él, toda su tripulación era francesa y se hallaban armados con fusiles, cartuchos, pólvora, etcétera. Al darse cuenta de esto, procedió a decomisar las armas y las mandó depositar en Santa Marta con acuerdo de su gobernador, para ser puestas a las órdenes del arzobispo-*virrey*.

A continuación se presenta el plan propuesto por don Juan Álvarez de Veriña para resguardar las amplias costas de la Capitanía General de

²⁰⁷*Ibidem*. Oficio del comandante del resguardo, don Juan Álvarez de Veriña, informa sobre los inconvenientes que crean las habilitaciones realizadas en Cartagena de Indias contra las reales órdenes, dando margen a que naveguen “legalmente” los extranjeros en aquellas costas. Fondeadero del Guaranao, 14 de septiembre de 1786.

Venezuela y el Virreinato del Nuevo Reino de Granada. Los cuadros presentados son de gran importancia, porque en ellos se aprecia con precisión y detalle la cantidad y tipo de embarcaciones necesarias, el número de hombres empleados, el costo del servicio, espacios geográfico que patrullarían e importancia económica de cada una de las cuatro áreas en que se dividió la costa sur del Caribe.

Después que el virrey dio el visto bueno al plan de resguardo marítimo, lo remitió a España, para obtener la aprobación definitiva del soberano. Carlos III estuvo de acuerdo con la propuesta local,²⁰⁸ y le ordenó a su representante, en el Virreinato neogranadino, facilitar a Veriña todo lo conveniente y preciso para poner en marcha el proyecto, haciendo la aclaratoria de que no fiase estos aspectos a otro dictamen ni Comandancia, como se había previsto.²⁰⁹

ESTADO QUE DEBE TENER EL RESGUARDO MARÍTIMO DE GUARDACOSTAS DE LAS INDIAS OCCIDENTALES E ISLAS DE BARLOVENTO CON RESIDENCIA DESDE EL ORINOCO HASTA VERAGUA, DISTANCIA DE QUINIENTAS LEGUAS ²¹⁰								
Distribución de divisiones y cajas reales para estos gastos	Balandras	Goletas	Galeotas	Lanchas cañoneras	Hombres	Capitanes	Tenientes	Pilotos
1ª Cumaná.	1				60	1	1	1
Desde el Orinoco, incluso		1			60	1	1	1
la Trinidad de barlovento hasta Morro de Unare			1		30			
				1	21			
Totales de estas divisiones	1	1	1	1	171	2	2	2
2ª Caracas.	3				180	3	3	3
Desde el Morro de Unare, hasta el Saco de Maracaibo		3			180	3	3	3
			2		60			
				2	42			
Totales de estas divisiones	3	3	2	2	462	6	6	6
3ª Santa Marta.	2				120	2	2	2
Desde el Saco de		1			60	1	1	1
Maracaibo a Cartagena				1	21			
Totales de estas divisiones	2	1		1	201	3	3	3
4ª Cartagena.	1				120	2	2	2
Darién, Escudo de		2			60	1	1	1
Veragua, su golfo y hasta Honduras			2		60			
				2	42			
Totales de estas divisiones	1	2	2	2	282	3	3	3

²⁰⁸ AGN, Milicias y Marina, 65. Oficio de Sonora para el virrey de Santa Fe. Informa sobre el plan de resguardo de don Juan Álvarez de Veriña. El Pardo, 12 de marzo de 1787.

²⁰⁹ AGI, Santa Fe, 1095. Oficio para el arzobispo virrey de Santa Fe. Informa que le facilite los auxilios necesarios al comandante del resguardo, don Juan Álvarez de Veriña, para que ejecute con facilidad su plan de defensa. El Pardo, 12 de marzo de 1787.

²¹⁰ *Ibidem*. Plan de resguardo naval de don Juan Álvarez de Veriña. Cartagena de Indias, 30 de junio de 1786.

Totales generales	7	7	5	6	1116	14	14	14
Sueldos que ganan al mes, cada uno de los...						45	35	32

ESTADO QUE DEBE TENER EL RESGUARDO MARÍTIMO DE GUARDACOSTAS DE LAS INDIAS OCCIDENTALES E ISLAS DE BARLOVENTO CON RESIDENCIA DESDE EL ORINOCO HASTA VERAGUA, DISTANCIA DE QUINIENTAS LEGUAS								
Distribución de divisiones y cajas reales para estos gastos	Contadores	Capellanes	Cirujanos	Pilotines	Patrones	Contramaestres	Condestables	Guardianes
1ª Cumaná. Desde el Orinoco, incluso la Trinidad de barlovento hasta Morro de Unare	1	1	1	1		1	1	1
	1	1	1	1		1	1	1
					1			1
					1			1
Totales de estas divisiones	2	2	2	2	2	2	2	4
2ª Caracas. Desde el Morro de Unare, hasta el Saco de Maracaibo	3	3	3	3		3	3	3
	3	3	3	3		3	3	3
					2			2
					2			2
Totales de estas divisiones	6	6	6	6	4	6	6	10
3ª Santa Marta. Desde el Saco de Maracaibo a Cartagena	2	2	2	2		2	2	2
	1	1	1	1		1	1	1
					1			1
	3	3	3	3	1	3	3	4
Totales de estas divisiones	3	3	3	3	1	3	3	4
4ª Cartagena. Darién, Escudo de Veraguas, su golfo y hasta Honduras	2	2	2	2		2	2	2
	1	1	1	1		1	1	1
					2			2
					2			2
Totales de estas divisiones	3	3	3	3	4	3	3	7
Totales generales	14	14	14	14	11	14	14	25
	30	30	25	10	25	20	14	14

ESTADO QUE DEBE TENER EL RESGUARDO MARÍTIMO DE GUARDACOSTAS DE LAS INDIAS OCCIDENTALES E ISLAS DE BARLOVENTO CON RESIDENCIA DESDE EL ORINOCO HASTA VERAGUAS, DISTANCIA DE QUINIENTAS LEGUAS								
Distribución de divisiones y cajas reales para estos gastos	Carpinteros	Calafates	Dispenseros	Artilleros de preferencia	Artilleros ordinarios	Marineros	Grumetes	Pajes
1ª Cumaná. Desde el Orinoco, incluso la Trinidad de barlovento hasta Morro de Unare	1	1	1	6	8	20	8	4
	1	1	1	6	8	20	8	4
				2		12	12	2
				2		12	4	1
Totales de estas divisiones	2	2	2	16	16	64	32	11
2ª Caracas. Desde el Morro de Unare, hasta el Saco de Maracaibo	3	3	3	18	24	60	24	12
	3	3	3	18	24	60	24	12
				4		24	24	4
				4		24	8	2
Totales de estas divisiones	6	6	6	44	48	168	80	30
3ª Santa Marta. Desde el Saco de Maracaibo a Cartagena	2	2	2	12	16	40	16	8
	1	1	1	6	8	20	8	4
				2		12	4	1
	2	2	2	12	12	40	16	8
4ª Cartagena. Darién, Escudo de Veragua, su golfo y hasta Honduras	1	1	1	6	8	20	8	4
				4		24	24	4
				4		24	8	2
Totales de estas divisiones	3	3	3	26	20	108	56	18
Totales generales	14	14	24	106	108	412	196	72
	18	18	12	7	6 ½	6	5 ½	3 ½

ESTADO QUE DEBE TENER EL RESGUARDO MARÍTIMO DE GUARDACOSTAS DE LAS INDIAS OCCIDENTALES E ISLAS DE BARLOVENTO CON RESIDENCIA DESDE EL ORINOCO HASTA VERAGUA, DISTANCIA DE QUINIENTAS LEGUAS							
Distribución de divisiones y cajas reales para estos gastos	Sueldos	Gratificaciones de mesa	Gratificaciones criados	Raciones	Carenas	Costo de un mes	Costo de un año
1ª Cumaná. Desde el Orinoco, incluso la Trinidad de barlovento hasta Morro de Unare	600	180	13	258..6	400	1.451..6	17.421
	600	180	13	258..6	400	1.451..6	17.421
	198			168..6	100	466..6	5.601
	150..4			118..5	80	349..1	4.189..4
Totales de estas divisiones	1.548..4	360	26	804..7	980	3.719..3	44.632..4
2ª Caracas. Desde el Morro de Unare, hasta el Saco de Maracaibo	1.800	540	39	776..2	1.200	4.355..2	52.263
	1.800	540	39	776..2	1.200	4.355..2	52.263
	396			337..4	200	933..4	11.202
	300			237..2	160	698..2	8.379
Totales de estas divisiones	4.296	1080	78	2.127..2	2.760	10.342..2	124.107
3ª Santa Marta. Desde el Saco de Maracaibo a Cartagena	1.200	360	26	517..4	800	2.903..4	34.842
	600	180	13	258..6	400	1.451..6	17.421
	150..4			118..5	80	349..1	4.189..4
Totales de estas divisiones	1.950..4	540	39	894..7	1.280	4.704..3	56.452..4
4ª Cartagena. Darién, Escudo de Veragua, su golfo y hasta Honduras	1.200	360	26	517..4	800	2.903..4	34.842
	600	180	13	258..6	400	1.451..6	17.421
	396			397..4	200	933..4	11.202
	300			237..2	160	698..2	8.379
Totales de estas divisiones	2.496	540	39	1.411	1.560	5.987	71.844
Totales generales	10.291	2.520	182	5.238	6.580	24.753	297.036
... individuos que sirven en esta Armadilla...							

<p>“1ª División: Celar en su distrito la saca [de] bestias y ganados de todas las especies, cacao, café, tabaco, cueros, zarzaparrilla, sal, zafras, maderas preciosas y de construcción como son cedros gateados, nazarenos, caobas, granadillas e infinitos palos muy duros; proveyéndose de carnes saladas, sebos, y cuanto produce nuestra agricultura los extranjeros, con la capa del libre comercio de las islas de Trinidad de barlovento, y más con la total tolerancia española en tierra y mar, siendo la caja general de entrada y salida clandestina de los términos de esta división la isla Margarita, que recibe estos valores por la Tierra Firme.</p>
<p>2ª Ésta sin duda es la de mayor momento desde el Morro de Unare hasta el Saco de Maracaibo: de cuya costa sacan los extranjeros y naturales cuanto llevo dicho en la antecedente con la mayor exorbitancia a que añaden preciosos palos de tintas, y mucha plata entrando a la parte nuestros isleños de acá y campechanos que sacan en sus domicilios registros para estas costas, y a su ida y vuelta negocian cuanto pueden embarcar fuera de ellos, en las colonias; proveyéndolas de lo más y mejor de nuestros producidos para llenar sus flotas. Lo prueba bien Curazao, que nada produce y todo le sobra por enriquecerse y Holanda, con el contrabando.</p>
<p>3ª En la extensión de esta, no es tanto el batidero de contrabandistas: pero son los más bien armados en corso, como se dejan aparecer algunos vecinos ingleses, y más holandeses, de donde precisamente sacan un excesivo lucro cuando les subviene a los crecidos costos de iguales armamentos, y no verse jamás que saquen, ni introduzcan nuestros españoles efectos de algún momento, y ello es que se gastan por lo que no se tengan, por lo que mientras no se tengan en una incesante navegación estos buques, con amplias facultades de reconocer a cuantos encuentren sin excepción de los del rey, jamás se logrará el remedio, por haberse servido de este pretexto barios.</p>
<p>4ª Esta es la de menos producción a ingleses y holandeses que la frecuentan: pero no deja de tributarles extendiéndose hasta Honduras, algún oro, carey, cueros, tortugas, maderas, zarzaparrilla, añil y canes; en cuya consecuencia para el mejor acierto soy de sentir, se pusiesen en cada una de las cuatro divisiones un teniente mío, graduado de capitán de mar y guerra de los más beneméritos sin más sueldo que el figurado arriba, que los mandarían con vigor, siendo responsables a darme cuenta de todo, y cambiarles y a todos los suyos por algún tiempo de unas a otras divisiones para observar las colusiones que pueda ocasionar la permanencia.</p>
<p>Nota: Para proceder con perfecto conocimiento, dejando resguardadas las costas en la forma dicha, sería bueno, que yo hiciese una revista de inspección de toda esta costa, con facultativos y</p>

prácticos para que con un plano manifestásemos lo mejor, pues las noticias que no informan los ojos satisfacen menos; y ejecutado el todo del proyecto se lograría el fin sin duda, y la mejor gente, y más ejercitada para todo evento; no admitiéndose oficial, que no sea piloto. Y si se hallare preciso agregar a cada división un bergantín, y en tiempo de guerra una fragata que para en lo presente creé hallan suficientes embarcaciones con las empleadas en el Darién, y en el resguardo de las demás costas cuyo número tiene a cargo el comandante de Marina, crecido por su excelencia y por eso ignoro cuantos sean, y sus aparejos.
Otra: Las tripulaciones desde artilleros a pajes soy de sentir se les aumente un peso mensual, y medio real de ración diaria por ser poca uno y medio que tienen y sobrarán voluntarios, por no ser la guerra ejercicio de forzados. Y por los criados, que se les quitan a los oficiales desde capitán a cirujano, se les aumente cinco pesos al sueldo que llevan figurado; y queda beneficiado el Real Erario en ocho por cada uno al mes, supuesto que no los llevan, y los cobran sirviéndose de grumetes, y pajes, contra la Ordenanza, lo que jamás se ha podido obviar. Falta la agregación de oficina, y armamento, que no pongo por falta de noticias: pero con todo no alcanzan los gastos para guardar toda la costa; a tanto como a sólo Cartagena o Caracas, antes; y trayéndose de España dicho armamento será éste un cuerpo muy respetable, y poco costoso.
El comandante de este cuerpo en Cartagena, y junio 30 de 1786.
Juan Álvarez de Veriña”

Álvarez de Veriña, en su plan de defensa de largo alcance, también le propuso al rey una reforma en la educación impartida en las Escuelas de Guardiamarinas de España, para aumentar el nivel de eficiencia de los futuros oficiales de la Real Armada. El objetivo era formar una nueva generación de marinos que emplearía el monarca para realizar el corso en las costas de América, optimizando de esta manera la efectividad en la lucha contra las perfidias de españoles y extranjeros dedicados al contrabando.

El experimentado mercenario, afirmó que un buen oficial de la Real Armada capacitado para realizar el corso debía de ser un sujeto de “muchos arrestos”, de talante duro, con una práctica continua, y sin delicadezas naturales que le impidiera resistir el trabajo fuerte. Según él, los militares con gustos refinados tenían como ideal enriquecerse con alguna buena presa para retirarse de la “dura” vida militar.

El método que proponía Veriña para formar tan buenos oficiales como los ingleses, consistía en ejercitar a los individuos desde niños en todo género de aparejos y trabajos de a bordo. Los guardiamarinas deberían de navegar continuamente, en bajeles pequeños, a diversas regiones durante las cuatro estaciones del año hasta cumplir veintiocho años de edad. En el largo camino, sin duda, se conocería cual era el débil y el hábil; el primero sería asignado al ejército, para transporte, con mucha

ventaja. Y el segundo, seguiría por cuenta del rey y de los países marítimos.

La educación se complementaría con unos seminarios de nobles y plebeyos pobres, manteniéndolos con similitudes a los de San Telmo. En los puertos principales tendrían que haber una balandra, una goleta, un bergantín, un paquebote y una fragata, todas estas embarcaciones chicas, para que los cadetes se hiciesen diestros en el manejo de cada uno de ellas. Se someterían a un examen anual desde su ingreso hasta los veintiocho años de edad, y siempre serían mandados por los oficiales de sus propios países para perfeccionarse.

Por último, Veriña también aprovechó la ocasión para realizar una crítica negativa a los oficiales de la Real Armada. Afirmó que cuando un virrey del Nuevo Reino de Granada no pertenecía a su corporación, e intentaba incidir en materia marítima, era habitual que los marinos, sutilmente le impedían opinar y proponer medidas para el resguardo. Ellos, astutamente tendían a confundir con sofismos las intenciones de los altos mandatarios, ignorantes de la jerga y arte de la guerra naval.²¹¹

5. Los resultados de las operaciones navales: las presas de mar

En relación a las consecuencias obtenidas del resguardo naval efectuado por los guardacostas del rey o corsarios particulares, se puede afirmar que, además de lograr capturar²¹² o mantener alejadas a las embarcaciones del comercio lícito, también sirvieron para garantizar la seguridad y defensa de las costas de posibles ataques de buques

²¹¹ *Ibidem*. Oficio de don Juan Álvarez de Veriña para don José de Gálvez. Informa que aún no se ha posesionado de los buques del rey por encontrarse bajo las órdenes de la Marina. Denuncia los fallos de los oficiales de la Real Armada. Cartagena, 30 de junio de 1786.

²¹² Félix Joseph de Abreu y Bertodano, *Tratado jurídico-político, sobre pressas de mar, y calidades, que deben concurrir para hacerse legítimamente el corso*, Cádiz, Imprenta Real de la Marina, 1746, p. 2. El autor define a una presa como "... una justa ocupacion de las Naves, y Mercaderías que en ella se conducen, pertenecientes à los Vassallos de el Soberano á quien se ha declarado la Guerra, hecha por los Subditos de el Soberano su Enemigo, con legitima Patente de Corso."

pertenecientes a las potencias rivales.²¹³ En teoría, como consecuencia del apresamiento de los bajeles dedicados al contrabando, debía aumentar el patrimonio del real erario por el incremento del derecho de alcabala, derivado del comercio de lícita procedencia.²¹⁴

Los argumentos legales, utilizados por los letrados o magistrados encargados de la administración de justicia española a mediados del siglo XVIII, para legitimar la aprehensión de una embarcación eran concretos y sencillos. A todos los extranjeros les estaba prohibido el comercio en las costas y dominios de su majestad; de igual forma, el transitar (rumbo sospechoso) y navegar por estos. Otro argumento o prueba para legalizar las presas fue el tipo de carga transportada, es decir, si un bajel extranjero llevaba efectos que solamente se producían en las colonias españolas, se consideraba un hecho irrefutable de contrabando. Así, las personas que incurrieran en la violación del precepto se castigaban con la pérdida de sus barcos y efectos.²¹⁵

Una vez llevada a puerto la presa realizada por los corsarios particular o guardacostas de la Real Armada, había que seguir una serie de trámites judiciales y administrativos. Inmediatamente los apresadores y funcionarios competentes pasaban a bordo de la nave aprehendida, concretamente la persona que estaba de guardia (Guarda de la Real Aduana); podía ir acompañada de otros individuos como un escribano o contador, según las circunstancias. El objetivo consistía en realizar una

²¹³ AGI, Santa Fe, 394. Autos relativos a la entrada en el puerto de Cartagena de Indias de la goleta “La Divina Pastora”, que salió en corso de la ciudad de San Cristóbal de La Habana, en la que se condujeron diversos géneros salvados de una balandra holandesa varada en la isla de Seizen. Cartagena de Indias, 11 de mayo de 1751. Un ejemplo común de razonamiento empleado para probar la legalidad de las presas era el siguiente: “... por las leyes del Reino, por los tratados de paces, los citados efectos, se deben declarar por perdidos, y por legítimamente apresados por mi parte, como en quien se verifican las facultades necesarias de celar las costas de tierra firme, y evitar los comercios ilícitos, apresando con el rigor de las armas, todas las embarcaciones extranjeras que se hallaren en los mares de esta América, dadas fondo, y empleadas en el ilícito trato, y las que navegasen por rumbos sospechosos, como se acredita de la patente que tiene presentada en este tribunal, en autos de igual naturaleza.”

²¹⁴ AGI, Santa Fe, 394. Autos relativos a la entrada en el puerto de Cartagena de Indias de la goleta “La Divina Pastora”, que salió en corso de la ciudad de San Cristóbal de La Habana. Cartagena de Indias, 11 de mayo de 1751.

²¹⁵ *Ibidem*. Autos obrados de la aprehensión de la goleta inglesa “Gracias a Dios”, capturada por corsarios de San Cristóbal de La Habana. Cartagena de Indias, 12 de julio de 1751.

visita de entrada, para averiguar: el nombre del buque y su capitán, de qué puerto salió, cuál era su destino, ver su carga y revisar los pertinentes registros.

Después de haberse iniciados los procedimientos legales (autos) se hacía un reconocimiento detallado, antes de comenzar la descarga. Para evitar extraer o introducir nuevos productos al barco, se clavaban las escotillas. El capitán de la embarcación y el guarda asignado, eran obligados a permanecer a bordo, y así velar por el cumplimiento del mandato, a menos que existiera una orden expresa del gobernador y comandante general dada a los oficiales de la Real Hacienda. En caso de incumplimiento de la resolución, la persona que incurriera en la contravención debía ser sancionada con una multa de 500 pesos, cantidad bastante considerable para la época.²¹⁶

En Cartagena de Indias aparentemente en el año 1750 hubo una especie de vacío legal y problemas surgidos por los impuestos que debían pagar los corsarios. Un caso fue el de don Joseph de Torres, quien solicitó al gobernador Salas una patente de corso, la cual no se le concedió por la simple razón de ignorarse la cuantía de derechos exigida por las leyes. Por ese motivo, el mandatario le solicitó al rey que dictara reglas fijas para resolver lo más rápido posible el problema.²¹⁷ Su majestad escuchó las dudas y reafirmó la autorización para emitir todos los permisos convenientes, y estableció satisfacer un 5% del valor de las presas del comercio ilícito, hechas en tiempos de paz por los mercenarios. Además, se debía ingresar la octava parte del Almojarifazgo, según la

²¹⁶ AGI, Santa Fe, 444. Diligencias hechas sobre el apresamiento de la balandra inglesa “Nelly”, que salió de Jamaica con destino a Curazao, y fue apresada por la balandra francesa “La Margarita” en la isla de Barú. Cartagena de Indias, 25 de febrero de 1746.

²¹⁷ AGI, Santa Fe, 1160. Acuse de recibo del gobernador Salas. Informa que recibió la orden referente a que las patentes de corso se deben dar a personas acreditadas y de suficientes fianzas. Cartagena de Indias, 15 de julio de 1751.

determinación tomada en el Consejo del 26 de octubre de 1750, cuando se trató el tema.²¹⁸

Aunque algunos comerciantes exigieron al gobierno opciones ventajosas que hicieran atractivo armar los buques en corso y salir al mar, las autoridades no podían ofrecer un porcentaje muy alto del valor de las embarcaciones capturadas, sin antes satisfacer al Real Erario. La razón era simple: además de ser una medida recaudatoria de impuestos, se evitaba la posibilidad de facilitar mecanismos para el fraude que se podía cometer comprando ocultamente a los extranjeros y nacionales un barco cargado de mercancías, y posteriormente fingir un apresamiento, para luego vender “legalmente” los productos en el mercado interno.²¹⁹

El monarca español el 26 de junio de 1751, por medio de una real cédula, ordenó a todos los ministros de las Indias que depositaran los efectos de presas y comisos hasta obtener la real aprobación de las sentencias. En Cartagena de Indias, los oficiales reales pusieron en marcha las medidas necesarias para cumplir la voluntad del rey.²²⁰ El objetivo del precepto era evitar los repetidos inconvenientes surgidos de la venta de las presas y comisos. Es decir, cuando las partes afectadas apelaban las sentencias, ante el soberano, y conseguían demostrar la ilegitimidad del proceso, generalmente el monarca ordenaba la restitución íntegra de los bienes confiscados. Empero, surgía el problema de que seguramente ya la embarcación, mercancías y provisiones habían sido vendidas y repartidas las cantidades de dinero obtenida entre los apresadores, autoridades pertinentes y derechos reales. Además, según el caso, los procesos legales

²¹⁸ *Ibidem*. El rey al gobernador y los oficiales de la Real Hacienda de Cartagena de Indias. Informa sobre las dudas si el mandatario de la provincia podía o no dar patentes de corso, y sobre las presas inglesas “La Naules”, “La María” y “La Fortuna”. Sin lugar, 14 de septiembre de 1752.

²¹⁹ AGI, Santa Fe, 445. Informe del Consejo de Indias relativo a las dudas surgidas de si el gobernador de Cartagena de Indias puede o no dar patente de corso contra los tratantes del comercio ilícito. Madrid, 11 de abril de 1752.

²²⁰ AGI, Santa Fe, 1160. Ignacio Sala, Joseph Crespo Ortiz y Rafael de Escobar para el marqués de la Ensenada. Informan que recibieron la carta en la cual se ordena a todos los ministros de las Indias depositar los efectos de presas y comisos hasta que se obtuviera la real aprobación de sus sentencias. Cartagena de Indias, 23 de octubre de 1752.

podían tardar meses o incluso años, prácticamente imposibilitando poder restituir íntegramente los bienes a la persona afectada.

El rey para evitar futuros problemas ordenó depositar completamente todos los bienes apresados o comisados hasta recibir la confirmación o nulidad de su sentencia. Sólo se debía hacer una excepción con los efectos que por su naturaleza se hallaran expuestos a corromperse o deteriorarse, es decir, los productos perecederos. Estos convenían venderse en una subasta pública, con arreglo a los reglamentos de las reales disposiciones e intervención del dueño. Inmediatamente el dinero obtenido de la comercialización, al igual que el resto de las cosas materiales, se pondrían a buen recaudo mientras el auto, a través del secretario de Estado y del Despacho Universal de las Indias, llegaba a manos de su majestad para dictar la sentencia definitiva.²²¹

No obstante, la solución planteada en la real cédula del 26 de junio de 1752 no cubría satisfactoriamente las aspiraciones de las personas particulares que invertían su tiempo, dinero y vidas en el corso. Una vez que los oficiales reales pusieron en práctica el mandato del rey, se hizo sentir el descontento generado por la medida entre los corsarios. Los primeros en quejarse en Cartagena de Indias fueron don Francisco Lorenzo y don Pablo Borrel, quienes tenían tres bergantines recorriendo las costas del Nuevo Reino de Granada en persecución de los contrabandistas extranjeros y para ese entonces habían hecho algunas presillas.

Los corsarios protestaron con la amenaza de desarmar los barcos, porque el servicio les generaba considerables gastos de sus caudales y créditos adquiridos, cuyos costos cubrían con los géneros y efectos apresados. Además, con los bienes aprehendidos, una vez vendidos se pagaba directamente a la tripulación de los barcos, según los respectivos porcentajes asignados. Este hecho monetario era el que estimulaba a los

²²¹ *Ibidem*. Ignacio Salas, Joseph Crespo Ortiz y Rafael de Escobar para el marqués de La Ensenada. Informan que el gobernador y oficiales reales de Cartagena de Indias recibieron y están obedeciendo la real cédula referente a depositar los efectos de presas y comisos hasta que se obtenga la real aprobación. Hacen una reflexión en torno a las consecuencias del cumplimiento de la medida. Cartagena de Indias, 23 de octubre de 1752.

hombres a embarcarse en la empresa. Otra forma de incentivo no funcionaba, aunque se pretendiera retribuir una cantidad mensualmente no se encontraba casi ningún marinero ni grumete que quisiera arriesgarse con semejantes condiciones económicas en una campaña peligrosa.

Los oficiales reales de Cartagena de Indias, aunque hicieron cumplir los preceptos del monarca, estaban de acuerdo con la posición de los corsarios, debido a que ellos también veían afectados sus intereses económicos, porque percibían dinero del remate de las presas. Por tal razón pusieron en duda, ante el monarca, que como consecuencia de la real cédula, no se encontrarían individuos para cumplir las funciones de jueces de comisos, para celar a través de las armas la introducción del contrabando en las bahías, radas y puertos.

Según los funcionarios tampoco se conseguiría en el interior del Virreinato el personal, mantenido por los jueces a su costa, para vigilar los ríos con barquetas, piraguas y guardias que podían internarse en el territorio a capturar a los contrabandistas autóctonos. Y mucho menos se hallarían hombres que ejercieran el cargo de jueces de tierra, con la función de tratar de conseguir a las personas desembarcadas en botes y lanchas de los navíos extranjeros, generalmente armadas, para conducir las mercancías a las playas y parajes escondidos y así poder realizar el comercio ilícito.²²²

En los apresamientos puestos en práctica por los corsarios españoles, podían ocurrir procedimientos al margen de las leyes. Uno común era cometer abusos con las tripulaciones de los buques capturados. Las autoridades, ante estas posibilidades, *a priori*, sólo podían actuar intentando conceder las patentes de corso y nombrando jueces de tierra a personas consideradas “distinguidas”. A estos últimos trabajadores, al igual que a los oficiales de los armamentos se les tenía ordenado portarse con la moderación debida en las aprehensiones de embarcaciones extranjeras. Una vez hechos reos los tripulantes de las presas, los

²²² *Ibidem.*

mercenarios estaban en la obligación de mantenerlos y cuidarlos, evitando surgir actos de pillaje y excesos de fuerza injustificados. En los casos donde se probó que se incumplieron los preceptos, los culpables fueron castigados con severidad, tal y como se verá más adelante.²²³

El trato dado a los prisioneros de las presas de mar por lo general fue bueno. En ocasiones a los tripulantes y pasajeros se les restituían las prendas de vestir. Asimismo, otros solicitaban a sus captores que los admitiesen como marineros en los buques de guerra o corsarios. Según fuese el caso, algunos presos se podían repatriar o ser entregados a las órdenes del gobernador de la plaza, quien debía disponer lo más oportuno, dadas las relaciones internacionales con el país de origen de los penados y según las “*Reales Ordenanzas del Título 5º, Tratado de Presas*”. Otros que contaron con menos suerte podían ser condenados a servir en la carraca o a trabajos forzosos en obras públicas.²²⁴ A los comandantes o capitanes de los barcos solía dárseles un cuidado algo mejor, preferentemente si eran oficiales de Marina o descendientes de alguna estirpe. De igual forma se procedía con muchas condescendencias con las personas de origen noble.²²⁵

A partir del 9 de agosto de 1748, fecha en la que convinieron las Cortes de España e Inglaterra el cese de las hostilidades de la guerra iniciada en 1739, ambos reyes ordenaron restituir todas las presas realizadas, posteriores al acuerdo, por sus buques de guerra o corsarios.

²²³ *Ibidem*.

²²⁴ Se debe recordar que las leyes no eran las mismas para juzgar, ante un mismo delito, a un noble o plebeyo. La justicia discriminaba a los individuos según la escala social a la cual pertenecieran. El jurista e historiador valenciano Tomás y Valiente, al respecto afirmó que “Los privilegios penales de los nobles o hidalgos comprendían distintas facetas; algunas de carácter procesal, otras estrictamente penales. Entre los primeros hay que mencionar el privilegio de fuero especial; de él gozaban casi todos los nobles en cuanto que, por ejemplo, pertenecían a alguna Orden Militar o poseían altos cargos castrenses. Junto a esto hay que recordar la prerrogativa nobiliaria de exención de tormento, el cual por precepto legal no podía dárseles salvo en delitos extremadamente graves como los de lesa Majestad divina y humana, sodomía, asesinato y algunos otros...” Francisco Tomás y Valiente, *El derecho penal de la monarquía absoluta (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Madrid, Editorial Tecnos, S. A., 1992, p. 318.

²²⁵ AGI, Santa Fe, 1160. Carta del virrey, Pedro Messía de la Cerda, para el marqués de la Victoria. Informa que los prisioneros de la fragata presa “El Rey Federico”, con bandera prusiana, en quienes la corte de Suecia se interesa, han recibido por lo general buen trato. A bordo del “Septentrión”, en el puerto de Cartagena de Indias, 7 de febrero de 1754.

Además de los bajeles, también se debía devolver sus pertrechos y cargas. Y si por cualquier circunstancia los tres elementos o cualquiera de estos no se encontraran, había que reintegrárseles el valor justo de lo faltante.²²⁶

Una vez enterados los ingleses, a los que se les habían apresado sus embarcaciones en el periodo comprendido, dieron inicio a procesos de interposición, a través del embajador de Inglaterra en la Corte hispana. El rey, para dar solución práctica al asunto, ordenó a la Real Hacienda devolver a los propietarios de los buques capturados o sus legítimos apoderados la unidad con todos sus caudales, o en su defecto el valor íntegro de la misma según constara en los autos y avalúos del procedimiento legal. En los casos donde se tenía que sufragar el daño en metálico, se realizó a través de la caja real de cada puerto a donde fueron trasladados los diversos barcos.

Con la medida adoptada no solamente la Real Hacienda asumió las pérdidas, pues el rey también ordenó solicitarles a los armadores corsarios, sus fiadores y demás personas que hubiesen percibido alguna cantidad de dinero por la negociación de éstas, el reintegro de los pesos obtenido por la venta de las presas. Los puertos a donde se trasladaron los barcos capturados a los ingleses y reclamados por ellos, fueron los de: Cuba, Florida, Santo Domingo, Puerto Rico y Cartagena de Indias. Si se daba el caso de no existir los caudales suficientes para satisfacer las demandas económicas en alguna de las cajas de los puertos mencionados, su majestad estableció que las suplieran las otras, especialmente la de La Habana.²²⁷

El Tribunal de Real Hacienda de Cartagena de Indias no escapó a que le improbaran algunos apresamientos y comisos, tanto ingleses como

²²⁶ *Ibidem*. Carta de los oficiales reales de Cartagena de Indias para el marqués de la Ensenada. Informan que recibieron las órdenes del 21 de mayo de 1749, referente a que el día 9 de agosto de 1748 cesaron las hostilidades con Inglaterra, y todas las presas hechas a partir de ese día por una y otra parte, debían ser devueltas, con especialidad los navíos nombrados “La Prosperidad” y “La Sally”, apresados en las costas de Virginia. Cartagena de Indias, 25 de septiembre de 1750.

²²⁷ *Ibidem*. Copia de la real orden de su majestad Católica para los gobernadores y oficiales reales de América. Informa que el día 9 de agosto de 1748 cesaron las hostilidades con Inglaterra, y todas las presas que se hicieron a partir de ese día por una y otra parte debían ser devueltas. Buen Retiro, 3 de julio de 1752.

galos, ordenándosele restituirlos. Ejemplo de ello fue el caso de la balandra francesa “El Caballero Brorderil”, capitaneada por don Juan Alley y el comiso ejecutado en tierra a don Bartolomé Ruiz de Noriega, asentista de negros, y dueño de algunas barras y talegas de plata. Ambos asuntos se apelaron a la superioridad del rey, obteniendo como resultado la revocación de la sentencia y restitución íntegra de todos los bienes.²²⁸

El gobernador de Jamaica, Carlos Nowls en mayo de 1753, cuestionó la administración de justicia española referente a los casos de presas de mar. El razonamiento del inglés se fundó en que mientras existieran leyes que dieran un beneficio económico a los mandatarios de Tierra Firme y los jueces encargados de dar a cada uno lo merecido, según los códigos, y hacer cumplir las sentencias, cabía siempre la duda racional de si el interés económico sobrepujaba a la ecuanimidad.

Los gobernadores que concedían patente de corso, según el alto funcionario británico, eran más culpables que los marineros anglosajones apresados, porque sus órdenes o códigos particulares fueron sancionadas sólo para ser cumplidos por los vasallos de su príncipe o Estado. Los preceptos dictados por su suprema autoridad no podían, por ningún término, tener efectos o sujetar a las normas nacionales y tratados existentes entre ellos y sus vecinos.

El mandatario de Jamaica concluyó señalando que les hizo saber, a todos los gobernadores españoles con los cuales se comunicó a través de cartas, que cuando los guardacostas apresaran alguna embarcación inglesa implicada en ilícito comercio, por su parte nunca crearía molestias dando argumentos a su favor. Empero, cuando se cometiera algún injusto despojo, nunca cesaría su demanda de satisfacción hasta obtenerla, o

²²⁸ *Ibidem*. Cartagena de Indias, 23 de octubre de 1752.

tomarla él por su propia cuenta, según lo mandado por sus leyes, cuando lograra capturar a los “delincuentes”.²²⁹

El virrey del Nuevo Reino de Granada, una vez enterado de que los gobernadores españoles de los cuales se quejaba el de Jamaica eran los de Cartagena de Indias, Santa Marta y Portobelo, dispuso remitirles los autos originales de las presas reclamadas por considerarlas injustas.²³⁰ Y si verificaran ser verdaderas las afirmaciones del alto funcionario, se buscaría la manera adecuada para restituirlos. No se debía olvidar que algunos extranjeros, con el pretexto de ser pescadores, intentaban practicar el contrabando, para de esta forma tener la opción de hacer reclamaciones legales si eran cogidos por los guardacostas o corsarios particulares españoles.²³¹

Las sanciones por incumplimiento de la normativa relativa a las presas podían llegar a ser severas. Un caso que sirve como ejemplo fue el apresamiento de una balandra inglesa realizado por los guardacostas de Cartagena de Indias en el año 1758, donde resultaron castigados el gobernador, comandante de la escuadra y los oficiales reales.²³² El motivo del escarmiento surgió porque los funcionarios no se adhirieron al

²²⁹ *Ibidem*. Traducción de una carta del gobernador de Jamaica para el virrey del Perú. Informa sobre diversas quejas por los injustos procedimientos cometidos por los guardacostas españoles con los buques ingleses. 18 de mayo de 1753. El mandatario inglés afirmó que “... los muy injustos procedimientos, y los actos tan frecuentes de barbaridad y crueldad, ejercitados por ciertos número de bandidos llamados guardacostas, contra los vasallos del rey mi amo, fueron lo que ocasionaron la última guerra, y la repetición de aquellas obras, sin la menor duda encenderán otra, si con la mayor brevedad no se remedia, y efectivamente se prevenga para lo futuro, pues no puede durar concordia con armonía entre las naciones a no ser recíprocas.”

²³⁰ AGN, Negocios exteriores, 2. Traducción de una carta del gobernador de Jamaica quejándose sobre los guardacostas de Cartagena de indias y la respuesta de su homólogo don Francisco de Garay. Portobelo, 27 de agosto de 1753. “Su excelencia no puede menos de estar al cabo de la injusticia en los muchos actos de rapiña cometidos por esos bandoleros con nombres de guardacostas sostenidos y fomentados por algunos gobernadores de su majestad católica...”

²³¹ *Ibidem*. El virrey Solís al marqués de La Ensenada. Informa que le envió las cartas originales que el gobernador de Jamaica escribió al virrey del Perú, referentes a las quejas por los injustos procedimientos en los apresamientos de barcos ingleses por parte de los guardacostas españoles. Santa Fe, 12 de marzo de 1754.

²³² *Ibidem*. Minuta del Consejo de Indias referente a la multa que se les puso a varios funcionarios por el apresamiento irregular de una balandra inglesa por parte de los guardacostas de Cartagena. Consejo de Indias, 29 de noviembre de 1758.

dictamen del ministro de Marina don Pedro de Rada.²³³ La multa fue de dos mil pesos para cada uno de los culpables. El virrey remitió las órdenes pertinentes al teniente de gobernador de la ciudad, don Joseph Gonzalbes de Sala, para que procediera a ejecutar la sentencia lo más pronto posible.²³⁴

En el año 1766 fueron apresadas dos balandras inglesas empleadas en la caza de tortugas,²³⁵ “La Hermosa Sally” y “El Greyhoum”, por el jabeque de vuestra majestad “El Galgo”, en aguas territoriales del Nuevo Reino de Granada. A la primera embarcación la cogieron a dos leguas de distancia de Cartagena de Indias y a la segunda en las inmediaciones del Río Hacha. Los dos barcos fueron reclamados por el gobernador de Jamaica y el comandante de la escuadra inglesa, quienes alegaron que podían pescar dentro de los mares del rey de España.

En Cartagena de Indias el proceso judicial continuó su curso legal, pero por no haber aparecido en las embarcaciones indicios de estar practicando el comercio ilícito, ambas balandras se restituyeron a Jamaica bajo fianza condicionada a la decisión que el rey de España determinara. El resultado del auto formado fue positivo, es decir, los dos barcos fueron declarados presas legítimas. El fiscal del Consejo de Indias, sostuvo la legitimidad de las capturas, razonando que si el derecho natural y de gentes alegado por los ingleses para poder pescar en cualquier mar no se

²³³ *Ibidem*. Minuta del Consejo de Indias. Informa sobre la multa que se le puso al gobernador de Cartagena de Indias, comandante de la escuadra y oficiales reales, por el caso de una balandra inglesa apresada por los guardacostas de Cartagena de Indias. Consejo de Indias, 29 de noviembre de 1758.

²³⁴ *Ibidem*. El virrey Solís a don Julián de Arriaga. Informa sobre la real cédula en que su majestad desaprueba el proceso legal hecho a una balandra inglesa apresadas por los guardacostas de Cartagena de Indias, quitando los efectos de la sentencia y multando a los responsables. Santa Fe, 17 de julio de 1759.

²³⁵ AGI, Santa Fe, 1095. Instrucciones para el comandante de la escuadra guardacostas de Cartagena de Indias, a fin de que enterado del objeto de su comisión obre consecuentemente comunicando las órdenes convenientes a los comandantes de los jabeques y balandras. Santa Fe, 15 de marzo de 1774. “En mayo es el tiempo en que se acostumbra la pesca de la tortuga de Carey en las costas del Darién, a donde suelen acudir embarcaciones inglesas y de los indios de la zona, que son aliados de estos. Por tal motivo en ese mes se debía enviar con prioridad un jabeque y una o dos balandras a apresar y destruir a cuantos se encuentren pescando. Esta expedición anual, se debía coordinar con el gobernador, con el fin de que concurren las piraguas del rey, armadas en Lorica, pues estas podrían ser de mucha utilidad para apresar otro tipo de embarcaciones menores.”

debiera entender con limitaciones, no podían ellos mismos impedir, como de hecho lo hacían a las demás naciones, la misma actividad en la isla de Terranova, ubicada en el golfo de San Lorenzo, al Este de Canadá, en el océano Atlántico.²³⁶

El fiscal también hizo énfasis en los convenios de las paces de Utrecht, renovadas y ajustadas en París, donde se prohibía a todos los extranjeros acercarse a las costas españolas con motivo de la pesca, por ello estaba claro que no cabía la disputa de la legitimidad de las presas. Además, según el funcionario jurídico, no estaba predefinida la distancia precisa de los mares adyacentes en que cada soberano podía ejercer su suprema potestad, porque en esto variaban los autores, y las aprehensiones realizadas fueron en las inmediaciones de las costas españolas.

Los ingleses alegaron el derecho natural y de gentes para la libre pesca en los mares, pero contra este argumento estaban los tratados celebrados, las prohibiciones particulares de cada soberano y los ejemplos prácticos que los mismos anglosajones tenían en sus propias providencias al impedir a las demás naciones la misma actividad en las costas de Terranova.²³⁷

Según el fiscal los autores juristas españoles y extranjeros afirmaban que los príncipes tenían potestad para permitir o denegar la navegación en las costas o mares adyacentes a sus dominios. Sólo discrepaban en torno a las distancias, pero ninguno las restringía mientras no superara las dos leguas, término en donde resultó apresada la embarcación inglesa más distante de la costa. Por último, el mismo funcionario dictaminó la aprobación de la sentencia dada en Cartagena de

²³⁶ Se recomienda ver: Caroline Ménard, *La pesca gallega en Terranova: siglos XVI-XVIII*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2008; Ralph Greenlee Lounsbury, *The British fishery at Newfoundland, 1634-1763*, New Haven, Yale University Press, 1934.

²³⁷ AGI, Santa Fe, 1160. Resolución del Consejo de Indias, relativa a la reclamación del capitán general de Jamaica por el apresamiento de dos balandras inglesas empleadas en la pesca de tortugas que realizó un guardacostas de tierra firme. Consejo de Indias, 28 de abril de 1766.

Indias, con la consecuencia de que los fiadores debían pagar lo más pronto posible el importe de ambas presas.²³⁸

Otro caso donde la Corte de Londres aprovechó la buena disposición de su homóloga española, para acceder a sus demandas de justicia, fue la solicitud de liberar cuatro ingleses apresados en la balandra “Betsy” en Cartagena de Indias, quienes, por consulta del Consejo del 31 de octubre de 1768, se trasladaron al presidio de Ceuta por el tiempo que determinara el rey, por ser culpables de comercio ilícito y haberles suministrado armas a los indios del Darién. Los reos llegaron a la prisión del Norte de África en diciembre de 1769.²³⁹ El monarca español, para evaluar y decidir sobre la petición de los británicos, mandó que lo instruyeran con la información contenida en la sentencia.²⁴⁰ Los culpables eran Guillermo Reyd, Ysark Pleuterfert, Jimis Langle y Thomas Foli. No obstante, pese a la gravedad de sus delitos su majestad resolvió indultarlos.²⁴¹

En el trámite burocrático para ejecutar el real perdón hubo problemas administrativos. El gobernador de Ceuta, don Domingo Salcedo, señaló en septiembre de 1770 que no cumplió la orden de liberar a los cuatro prisioneros ingleses porque no le llegó el escrito, como había recibido las anteriores resoluciones del rey. Los indultos para los desterrados, existentes en los presidios de África, debían ir por el Supremo Consejo de la Guerra o por la vía reservada de la institución. Asimismo, la segunda comunicación dirigida al mandatario se contradijo con la primera

²³⁸ *Ibidem*. Resolución del Consejo de Indias, relativa al jabeque guardacostas “El Galgo”. Consejo de Indias, 16 de junio de 1766.

²³⁹ *Ibidem*. Oficio del gobernador de Ceuta, don Domingo Salcedo, para el marqués del Arcohermoso. Informa que no ha liberado a los prisioneros ingleses debido a que la orden no le llegó por los canales regulares. Ceuta, 18 de septiembre de 1770.

²⁴⁰ *Ibidem*. El señor Grimaldi informa sobre la insistencia de la corte de Londres en que se liberen cuatro prisioneros ingleses de una presa de Cartagena de Indias. Palacio, 5 de julio de 1770.

²⁴¹ *Ibidem*. Oficio del marqués de Arcohermoso para don Julián Arriaga. Informa que el rey indultó a los cuatro ingleses que habían sido condenados a servir en el presidio de Ceuta como reos de comercio ilícito y por haberle suministrado armas a los indios rebeldes del Darién. Cádiz, 4 de septiembre de 1770.

disposición, y por tal razón tomó la decisión de hacer caso omiso mientras se aclaraba definitivamente el asunto.²⁴²

En otro orden de ideas, la partición de los beneficios económicos surgido por el remate de las presas de mar generó molestias y conflictos de competencia entre diversos altos funcionarios de Cartagena de Indias. Las diferencias más palpables sucedieron entre el gobernador, oficiales reales y comandante general del Apostadero. El origen del problema era la discrepancia en los criterios de distribución del dinero obtenido de la venta pública de los barcos y mercancías, aprehendidos por los bajeles de la Real Armada.²⁴³ La queja llegó al Consejo de Indias, y la Contaduría General del órgano consultivo decidió resolver el problema ofreciendo unas reglas comunes para efectuar el repartimiento del valor de las embarcaciones capturadas por los guardacostas del rey y corsarios particulares en toda América, al igual que los comisos de tierra.

La medida se concretó por medio de una real cédula dada en Aranjuez el 14 de junio de 1764, la cual incluía una demostración práctica. La documentación llegó a Cartagena de Indias el 5 de diciembre de 1764, en el navío “San Francisco de Asís” capitaneado por don Joseph Antonio Bohórquez, procedente del puerto de Cádiz. La providencia le fue entregada al gobernador y capitán general de la plaza fuerte, don Joseph de Sobremonte, y al contador de la Real Hacienda, don Joseph Crespo Ortiz. En el acto debió estar presente el tesorero, don Rafael de Escobar, pero este se encontraba enfermo en ese momento. Los funcionarios no perdieron tiempo para hacer cumplir la voluntad del rey. El escribano había realizado las copias necesarias, cinco días después de haber llegado la resolución, para entregárselas al comandante y ministros de la escuadra guardacostas.

²⁴² *Ibidem*. Informa sobre la negación del gobernador de Ceuta, don Domingo Salcedo, a poner en libertad a los cuatro ingleses. Cádiz, 25 de septiembre 1770.

²⁴³ AGI, Santa Fe, 1095. Borrador del comandante de los guardacostas, don Miguel Joseph Gastón. Informa sobre las diferencias ocurridas con el gobernador y oficiales reales de Cartagena de Indias sobre la distribución de las presas. Cartagena, 12 de enero de 1765.

La intención era hacerles saber a los oficiales de la Real Armada, lo más pronto posible, que el juez y oficiales reales que hiciera las declaraciones pertinentes, tenían derecho a la asignación de la sexta parte (1/6) del valor de los barcos capturados por los guardacostas. Al mismo tiempo, se mandó publicar un bando para informar a los habitantes de la ciudad sobre la asignación del 10% del valor ofrecido a los denunciantes de presas o comisos. El modelo práctico fue el siguiente:

Presas de mar:

Partiendo del supuesto de que el valor de los géneros apresados en una embarcación, más el valor de la misma, sumen la cantidad de 20.000 pesos, la repartición sería de la siguiente manera:

1° Se le resta a los 20.000 pesos los derechos reales a razón de un 5%, según lo mandado en la real cédula del 7 de febrero de 1756, lo cual eran 1.000 pesos.

2° Se deduce al valor principal (20.000 pesos) la octava parte (1/8) correspondiente al real Almirantazgo, que serían 2.500 pesos.

3° De los 20.000 quedarían 16.500 pesos, a los cuales se les restarían 100, que se supone podía ser la cantidad a la que ascenderían los costos procesales.

4° De los 16.400 pesos que quedaban se le descontaba la sexta parte (1/6) correspondiente al juez y oficiales reales ante quienes se sustanciaron los autos y se hiciera la declaración de buena presa, cuya cantidad era 2.733,33 pesos.²⁴⁴

5° Quedarían líquidos 13.666,66 pesos, de cuya cantidad se deduce el 10% para el denunciante, si existía. La cantidad es de 1.366,66 pesos. En el caso de no haber delator el importe se debía repartir entre su majestad y los apresadores.²⁴⁵

6° Resulta sobrante la cantidad de 12.300 pesos, de los cuales se debe repartir el 50% a la Real Hacienda (6.150 pesos) y el otro 50% (6.150

²⁴⁴ En el documento original dice que son 2.633 pesos, 2 reales y 22 maravedíes.

²⁴⁵ En el documento original se señala erróneamente que son 13.666 pesos, 5 reales y 12 maravedíes.

pesos) entre la embarcación apresadora, marinería e infantería, sólo si se hubiera guarnecido con ella.

La forma de repartir el dinero obtenido de las presas debía ser igual, tanto para los casos de los bajeles de su majestad, tripulados por oficiales de la Real Armada (guardacostas), como para las de particulares (corsarios) de toda América. Esta regla general solamente exceptuaba a las embarcaciones capturadas por la Compañía Guipuzcoana de Caracas y la Compañía de La Habana, que gozaban de privilegios concedidos por la real cédula de 29 de julio de 1763, según la cual declaró el rey que desde el 18 de junio de 1763, solamente estaban obligadas a pagar por los apresamientos el derecho de Almirantazgo. Otras excepciones solamente eran factibles en tiempos de guerra, cuando se podían ofrecer a los particulares puntuales condiciones en las patente de corso.

El comandante de los guardacostas, don Miguel Joseph Gastón, y su ministro, Pedro de Castro, se comunicaron con el gobernador y oficiales reales a los cinco días siguientes de haber recibido copia escrita de la decisión del Consejo de Indias, es decir, el 15 de diciembre de 1764. La respuesta de los militares fue contundente e inesperada: estuvieron dados a la idea de suspender el cumplimiento de la real cédula, porque alteraba en parte lo mandado en las *Ordenanzas Navales*, que eran su cuerpo de leyes naturales. Las diferencias entre el mandatario de la ciudad y el comandante general del Apostadero no terminaron allí, pues Joseph de Sobremonte, haciendo uso del fiscal de la Real Hacienda le argumentó al líder de la Marina que ni él ni sus ministros tenían facultad para diferir el cumplimiento del precepto.

La demostración práctica se había fundamentado en los preceptos plasmados en las Leyes de la *Recopilación de Indias* y lo resuelto posteriormente en las reales cédulas del 30 de mayo de 1721, 7 de febrero de 1756, 19 de febrero de 1757, 11 de julio de 1758, y por último, el mandato que acompañaba la demostración práctica del 16 de agosto de

1762, la cual se remitió a los virreyes, gobernadores, oficiales reales y demás ministros de toda América.²⁴⁶

No obstante, don Miguel Joseph Gastón, además de defenderse con el título relativo a las presas de las *Ordenanzas Navales*, también echó mano a una instrucción que reposaba en la Comandancia del Apostadero, dada al jefe de escuadra don Pedro Messía de la Cerda con fecha del 29 de diciembre de 1752, donde se dejó claramente señalado que la sexta parte la obtendrían el gobernador y oficiales reales solamente de las embarcaciones cogidas por los bajeles artillados de los mandatarios provinciales de América para impedir el trato ilícito, pero no de los barcos capturados por los guardacostas del rey.

Posteriormente de que los barcos capturados por los oficiales de la Real Armada eran considerados buenas presas por el gobernador y oficiales reales, por una parte, y el comandante general y ministro del Apostadero, por otra, los funcionarios nombrados en primer lugar, después de percibir los derechos reales nada más tenían que ver con la causa, siendo privativo de los segundos la venta y distribución de la mercancía y embarcación como prevenían las *Ordenanzas Navales*.²⁴⁷

El conflicto llegó a su fin en 1765, cuando el rey determinó que la real cédula sobre la “*Demostración práctica del repartimiento del valor de las presas*” quedaba derogada. Las normas vigentes para el repartimiento de los beneficios obtenidos de las embarcaciones aprehendidas por los guardacostas seguirían siendo las establecidas en las *Ordenanzas Navales* e instrucción dada el 29 de diciembre de 1752 al jefe de escuadra don Pedro Messía de la Cerda, especialmente los aspectos señalados en los artículos 16, 17 y 63, en donde se estableció que las capturas realizadas

²⁴⁶ AGI, Santa Fe, 1095. Demostración práctica formada por la Contaduría General del Consejo de Indias del método y reglas con que han de exigirse los reales derechos pertenecientes a su majestad y cómo debe realizarse la distribución del valor de las presas de mar que hicieran los guardacostas y corsarios en toda América para impedir el comercio ilícito, igualmente de los comisos de tierra. Madrid, 16 de agosto de 1762.

²⁴⁷ *Ibidem*. Oficio de don Miguel Joseph Gastón, para don Julián de Arriaga. Informa el gobernador y oficiales reales de Cartagena de Indias ilegítimamente aspiran a la sexta parte del valor de las presas que capturen los guardacostas. A bordo del navío “El Brillante” en el Puerto de Cartagena de Indias, 12 de enero de 1765.

por los bajeles de guerra conducidos a puertos de América, serían juzgados por el comandante del Apostadero, ministro de Marina, el gobernador y oficiales reales de la plaza, los cuales conjuntamente determinarían. Pero la venta y distribución de los barcos sólo se haría por los marinos, sin intervención de los otros funcionarios, a quienes por su cargo de jueces no se les debía conceder la sexta parte solicitada.²⁴⁸

En torno a la efectividad obtenida del resguardo naval de Cartagena de Indias, tanto del trabajo realizado por los corsarios particulares como de los guardacostas comandados por los oficiales de la Real Armada, se deduce la siguiente aseveración: ambas instituciones cumplieron su cometido, aunque no con la misma certeza y consecuencias.²⁴⁹ Los resultados obtenidos evidencian que los militares fueron más eficaces que los mercenarios.²⁵⁰ A continuación se mostrará una tabla donde se demuestra y analiza la idea expuesta.

PRESAS DE MAR HECHAS DESDE 1741 HASTA 1775

ARCHIVO	FECHA	PRESA	APRESADOR	LUGAR	CARGA	OBSERVACIONES
AGI, Santa Fe, 444.	25/08/1744	Dos balandras inglesas: "La Tralone" y "La Belén".	Balandra "La Perfecta" y Bergantín "San Andrés" (corsarios franceses).	• Barú (Isla de).	Harinas, mantecas, tocino, quesos, ropa y 21 esclavos.	Salieron de Jamaica con destino a la isla de Barú.
AGI, Santa Fe, 444.	19/01/1746	Dos balandras inglesas: "La Margarita" y "El Recobery".	Bergantín francés "El Amable".	• Jamaica (La Margarita a 5 leguas a barlovento de la isla). • Río	1 cajón de vara, 2 escritorios, toneles de aguada, barriles de	"El Recobery" salió de Jamaica con destino a Santa Marta.

²⁴⁸ *Ibidem.* 1095. Oficio de Julián de Arriaga para el marqués de San Juan de Piedras Albas, sobre que el rey decidió no alterar en nada las *Ordenanzas de Marina e Instrucciones de 1752* con que han gobernado el corso los guardacostas de la Real Armada. San Ildefonso, 9 de septiembre de 1765.

²⁴⁹ La afirmación se fundamenta en el análisis cuantitativo de cuarenta y cuatro presas de mar realizadas por corsarios y guardacostas desde 1744 hasta 1775. Es una valiosa pero parcial tabla con información referente a los apresamientos de buques, como lo son todas las existentes ofrecidas por diversos autores. Lamentablemente es imposible, en nuestra época, acceder a la totalidad de los casos registrados en los diferentes archivos históricos donde hay datos sobre el tema, debido a la gran cantidad de información dispersa, originada por la naturaleza misma de los repositorios documentales a lo cual habría que sumarle el mal o inexistente registro adecuado de la documentación. Sin embargo, con listas parciales como la presentada anteriormente se pueden sacar tendencias que arrojan luces claras sobre el tema estudiado.

²⁵⁰ José Manuel Serrano Álvarez, *Fortificaciones...*, p. 376. "El número de comisos realizados por los corsarios no fue tan abundante como el realizado por los guardacostas, pero si fue lo suficientemente importante como para que fueran tenidos muy en cuenta por los contrabandistas ingleses."

				Magdalena (El Recobery).	harina, barriles de carne, sillas, mesas, cables, sables, escopetas, pistolas, vela redonda y planchas.	
AGI, Santa Fe, 444.	20/02/1746	Goleta "Nelly".	Goleta "La Margarita" (corsario francés).	• Barú (Isla de).	Maderas de Caoba, barricas de cerveza, sidra, cueros, harina y carne salada.	Salió de Jamaica con destino a Curazao.
AGI, Santa Fe, 484.	28/09/1750	Dos goletas inglesas: "Nauls" y "María".	Corsarios de la Habana en la balandra "La Fortuna".	• Río Magdalena (Boca del).	9 mulas y sacos de cacao.	Se dirigían a Jamaica.
AGI, Santa Fe, 394.	08/07/1751	Balandra inglesa "El Suceso".	Goleta corsaria "La Divina Pastora". Salió de Martina con 103 sacos de cacao que aprendieron en tierra. Originarios de San Cristóbal de la Habana.	• Las Mulatas (Islas de).	Mesones, calderos de hierro, sal, martillos, cerraduras, navajas, cuchillas, municiones, hilo, harina, coletas y listado.	El apresador salió de San Cristóbal de La Habana. El apresado zarpó de Jamaica con destino a Río Tinto, Costas de Mosquitos y Martina.
AGI, Santa Fe, 394.	08/07/1751	Balandra inglesa.	Goleta "La Divina Pastora" y "Nuestra Señora del Rosario", corsarios de La Habana.	• Río del Sinú.	Grasa y tres negros.	Salió de Martina.
AGI, Santa Fe, 394.	12/07/1751	Goleta inglesa "Gracias a Dios".	Goleta corsaria de San Cristóbal de La Habana.	• Bocas del Toro (hacia sotavento).	Carey, cacao, vino y sidra.	Salieron de Jamaica.
AGI, Santa Fe, 394.	06/07/1751	Balandrita inglesa "La Isabela" o "La Voladora".	Corsarios de la Habana.	• Mosquitos (25 leguas mar afuera de la costa y callos).	9 barriles de grasa, aceite, tortuga salada, una pieza de listado y otra de coleta.	Habían salido desde Jamaica a pescar lobos marinos para sacar aceite.
AGI, Santa Fe, 484.	1752	"El Halcón".	Corsarios de San Cristóbal de La Habana.	-	-	-
AGI, Santa Fe, 1160.	07/11/1752	Balandra inglesa nombrada "La Ana".	Escuadra de don Pedro Messía de la Cerda, caballero del orden de San Juan, jefe de escuadra de la Real Armada.	• Río Hacha (Apresado a sotavento, a diez leguas de distancia de la costa).	Algunas monedas españolas, harina, pólvora, tasas medianas de China, piedras de amolar, breña, paquete de ruán, coletas, dos esclavos y una negra.	Había salido del puerto de Nueva York.
AGI, Santa Fe, 455.	1753	Balandra holandesa "El Delfín".	Corsarios de San Cristóbal de La Habana.	• Isla de Palma (Perseguida desde el sitio	-	-

				del Garrote hasta el bajo de Ceicén).		
AGI, Santa Fe, 1094.	26/02/1753	Fragata de 30 cañones “El Rey Federico” (de Prusia).	Jabeques “El Cazador” y “El Volante”.	• Puerto de Bastimentos.	En dinero, alhajas, oro en polvo, tendrán más de 20.000 pesos. El valor de toda su carga no se podía saber con exactitud, pero se suponía pasaría de 60.000 pesos. Además, poseían diversos géneros, ropa, municiones y armas.	En el apresamiento, del bando español, murieron un artillero y dos marineros. Y hubo siete heridos de corta consideración.
AGI, Santa Fe, 1094.	20/11/1753	Balandra española.	Jabeques “El Cazador” y “El Volante”.	• Bahía Honda (S-E de Cabo de la Vela).	Un poco de palo brazilete y una porción de mulas y caballos.	El capitán y toda su tripulación, luego que avistaron a los mencionados jabeques, abandonaron la balandra dejándola varada y se escaparon en tierra, con ayuda de los indios guajiros.
AGI, Santa Fe, 1160.	03/08/1754	Balandra holandesa “Velona”.	Corsarios.	• Río Sinú (Boca del).	Efectos de mercadería, oro en polvo y dinero.	-
AGI, Santa Fe, 1160.	03/08/1754	Balandra holandesa “Sara”.	Corsarios.	• Bahía Honda.	Efectos de ilícito comercio.	-
AGI, Santa Fe, 1160.	05/08/1754	Balandra holandesa “El Postillón de Curazao”.	Corsario.	-	Mercaderías.	-
AGI, Santa Fe, 1160.	05/08/1754	Balandra holandesa “Buena Esperanza”.	Corsarios.	• Coro (Costa de).	Efectos de ilícito comercio.	-
AGI, Santa Fe, 447.	16/08/1754	Balandra inglesa “El Nuevo Moisés”.	Jabeques.	• Río Hacha (7 leguas de).	Mercaderías y esclavos.	-
AGI, Santa Fe, 447.	31/08/1754	Dos Balandras holandesas: “El Benjamín” y “La Afortunada” o “Gelukkigige”.	Jabeques.	• Carrizal (Playa a sotavento del Cabo de la Vela).	Harina, aguardiente, incienso, papeles, cebo, medias de seda para mujer, encajes de puig, coletas, jabón, mantas, silla de caballo, medicinas, agua fuerte, aceite de bebenina y	Salió de Curazao la Afortunada.

					palo de Brasil.	
AGI, Santa Fe, 446.	05/06/1755	Balandra española "La Perla de Catarina".	Jabeques "El Volante" y "El Cazador".	• Bahía Honda (Costa de río Hacha).	Caballería, Palo de Brasil y corambre.	-
AGI, Santa Fe, 446.	12/07/1756	Goletilla francesa "San Antonio y las ánimas".	Jabeque "El Volante".	• Islas Mulatas (Norte distante de Cartagena 7 u 8 leguas).	Géneros comestibles y mazos de abolorios.	Salió de Jamaica con rumbo al Darién.
AGI, Santa Fe, 1160.	12/07/1756	Goleta inglesa "Nancy".	-	• Saco de Maracaibo.	-	-
AGI, Santa Fe, 447.	12/10/1756	Balandra holandesa "El Plutón".	Jabeque "El Volante".	• Cabo de la Aguja (5 o 6 leguas de la costa de Santa Marta).	Lienzos, coletas, angaripolas, tabaco, cueros y aguardiente.	Salió de Curazao a Río Hacha y Aruba.
AGI, Contaduría, 1440.	28/10/1757	Balandra inglesa "San Pedro".	Fragata "La Ventura".	• Santa Marta (A cuatro leguas de).	Aguardiente, harina, lienzo crudo, coletas, azúcar, alquitrán, sombreros, cuchillos flamencos, peines, tijeras, navaja de afeitar y pañuelos.	Salió de Puerto Real en Jamaica con destino a Curazao.
AGI, Santa Fe, 1160.	23/04/1759	Balandra española "San Antonio".	Jabeque "El Galgo".	• Darién (Golfo del).	-	-
AGI, Santa Fe, 1160.	16/12/1764	Goleta inglesa "La María".	Balandra "Nuestra Señora del Carmen", corsaria de la Compañía de Caracas.	• Tigua (Inmediaciones de la punta a sotavento de las costas de Tierra Firme).	-	-
AGI, Santa Fe, 1095.	27/02/1765	Presca holandesa.	Goletas guardacostas "San Miguel", "La Vibora" y "El Carmen" de la Compañía de Caracas.	-	-	-
AGI, Santa Fe, 1095.	14/12/1765	Balandra inglesa tortuguera.	Balandras guardacostas.	-	-	-
AGI, Santa Fe, 1160.	16/06/1766	Dos balandras inglesas tortugueras: "La Hermosa Sally" y "El Greyhoum".	Jabeque guardacostas "El Galgo".	• Cartagena de Indias (A dos leguas de la plaza). • Río Hacha (Inmediaciones de).	-	Fueron reclamadas por el gobernador de Jamaica, y comandante de la escuadra inglesa, alegando que sus buques podían pescar dentro de las mares de vuestra majestad. Se les permitió restituirse a Jamaica bajo fianza, mientras se esperaba la determinación del rey. Se prestó atención al tratado de Utrecht.
AGI, Santa Fe, 1095.	09/04/1767	Balandra inglesa "La Bedsea".	Balandra guardacostas "El Nepomuceno".	• Isla Langa (Una de las de Barú).	Pistolas, machetes, sables, municiones,	

					navajas de golpe, machetonas, tijeras, agujas de cocer, teles, rezón con su amarra para piragua.	-
AGI, Santa Fe, 1095.	19/12/1767	Goleta grande inglesa y goleta chica holandesa.	Balandras “Pacífica” y “Pastora”.	• Bahía Honda (A barlovento de Cabo de la Vela).	Palo de Brasil.	-
AGI, Santa Fe, 1160.	1768	Balandra inglesa “Vestí”.	Balandra guardacostas “San Juan Nepomuceno”.	• Isla Larga (Cerca de Cartagena de Indias).	Cacao, carey, palo de tinta, doblones de cordoncillo y oro en polvo.	El intercambio fue con los indios del Darién, les suministraron fusiles, pedreros, esmeriles, sables y navajas grandes.
AGI, Santa Fe, 1160.	28/04/1773	Balandra inglesa “La Nancy”.	Balandra guardacostas “Pacífica”.	• Santa Marta (La punta de la Enea y el Río Camarón, a barlovento de).	Tortugas.	-
AGI, Santa Fe, 1160.	24/10/1773	Goleta inglesa “El Dorado”.	Piraguas de la plaza de Cartagena de Indias.	• Isla Fuerte (Adyacente a la costa brava que media entre el río Sinú y el golfo del Darién).	Sin carga alguna.	-
AGI, Santa Fe, 1160.	1774	Balandra francesa.	Guardacostas de Cartagena de Indias.	• Río Hacha (Costas de).	Aguardiente, tabaco y otros efectos.	-
AGI, Santa Fe, 1095.	1774	Goleta inglesa “El Delfín”.	Dos piraguas de Cartagena de Indias.	• Isla Fuerte (De las costas del Sinú).	Fusiles, pistolas, sables y flechas.	Estaba armada con pedreros y cañones pescando tortugas.
AGI, Santa Fe, 1095.	28/01/1774	Balandra holandesa.	Balandra guardacostas “Pastora”.	• Bahía Honda y Portete (Inmediata a tierra entre los puertos de).	Azúcar prieta, Café y algún poco de añil.	-
AGI, Santa Fe, 1095.	04/07/1775	Columpo francés.	Balandra guardacostas “La Pacífica”.	• Portete (Legua y media a barlovento del puerto y media de la costa que corre a Bahía Honda).	Azúcar, caña fistula, maíz, índigo, un barril de harina y otros muebles.	Salió de Petit, en la isla de Santo Domingo, con destino a Curazao. Pero tuvo que acercarse a Río Hacha a hacer reparaciones al palo.

Con la información vista anteriormente se puede aseverar que de los cuarenta y cuatro barcos apresados en aguas territoriales del Virreinato del Nuevo Reino de Granada y sus cercanías, que se juzgaron en Cartagena de Indias, el 50% los capturaron los oficiales de la Real Armada Española, asignados a esa plaza del Caribe, a bordo de sus guardacostas. Concretamente fueron: un columpo francés; una balandra de igual nacionalidad, tres españolas, cuatro holandesas y nueve inglesas; una goleta gala, una holandesa, una británica y una fragata prusiana.

El otro 50% de las presas de mar se atribuyen a los corsarios de La Habana, de Cartagena de Indias, franceses de Puerto Príncipe y de Caracas. Los primeros en ser mencionados apresaron una embarcación también sin concretar su tipo, una balandra holandesa, tres inglesas y tres goletas de la misma nacionalidad que las anteriores. Los segundos aprehendieron cuatro balandras neerlandesas y dos goletas inglesas. Los terceros capturaron cuatro balandras británicas y una goleta de la misma bandera. Los cuartos cogieron un barco holandés sin precisar su tipo y una goleta inglesa. Y por último, hay una goleta inglesa llamada “Nancy” que no se logró identificar su captor.

CANTIDAD DE PRESAS QUE REALIZÓ CADA INSTITUCIÓN²⁵¹



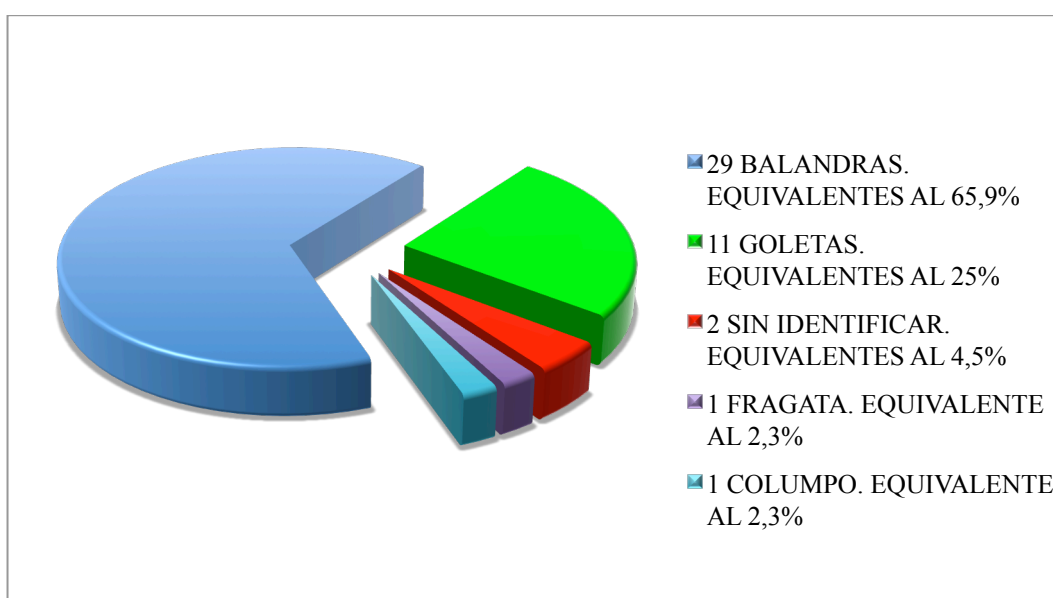
El tipo de embarcación preferida por los contrabandistas, durante el periodo de tiempo en que se realizaron los apresamientos, fue la balandra. Del total de las cuarenta y cuatro presas de mar analizadas, veintinueve eran de ese tipo. Entre los motivos más importantes por los cuales se le dio preferencia a este bajel de un mástil se encuentran los siguientes: por ser

²⁵¹ AGI, Santa Fe, 394, 444, 446, 447, 455, 484, 1094, 1095, 1160 y 1440.

relativamente pequeña, fácil de maniobrar en aguas poco profundas, rápida, con un precio y mantenimiento bajo.

El segundo modelo de nave predilecto por los tratantes clandestinos fue la goleta de dos o tres palos, de las cuales se hicieron once presas. Estos buques más grandes que las balandras, contaban con una capacidad de carga un poco mayor, y también poseían características similares en su manejo y costo. Cuatro casos extraordinarios fueron los de un columpo, una fragata y dos embarcaciones que no se pudo saber su tipo, pero posiblemente eran alguna de las dos mencionadas anteriormente.

TIPOS DE BARCOS APRESADOS²⁵²



Asimismo, se puede afirmar que la mayoría de las veces los apresamientos se realizaron en diversas zonas, es decir, casi nunca en los mismos lugares. Los sitios donde se rompió esa tendencia eran Bahía Honda, Río Hacha, Barú y el Río Magdalena, pues allí se llegaron a capturar desde tres hasta seis embarcaciones. A continuación se precisan las áreas y cantidades de barcos capturados: Bahía Honda (6 presas), Barú (3 presas), Bocas del Toro (1 presa), Cabo de la Aguja (1 presa), Carrizal

²⁵² *Ibidem.*

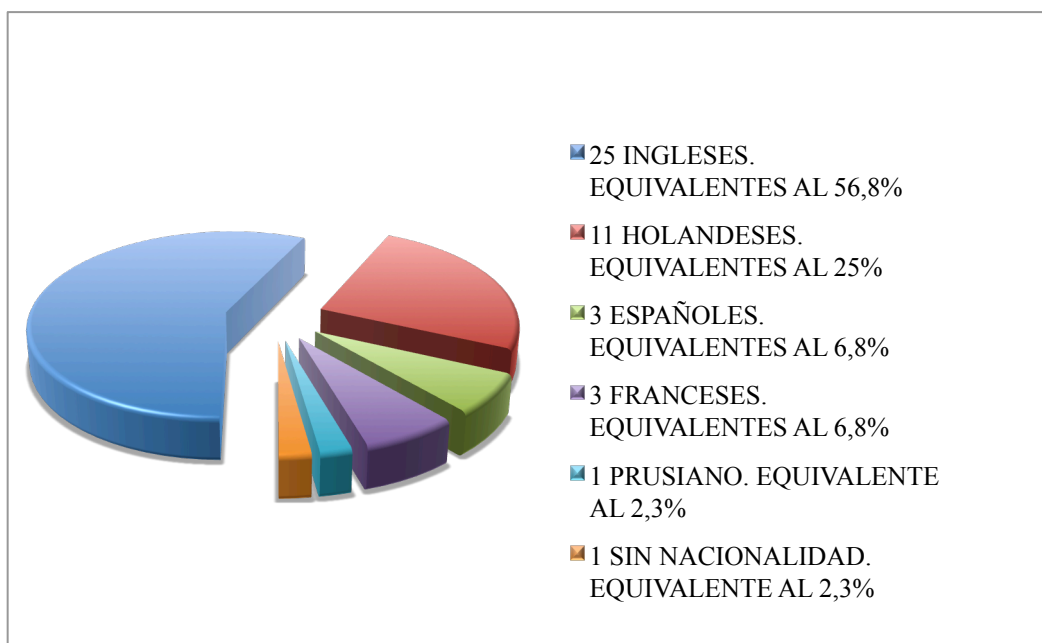
(2 presas), Cartagena de Indias (1 presa), Coro (1 presa), Darién (1 presa), Isla de Palma (1 presa), Isla Fuerte (2 presas), Isla Langa (2 presas), Islas Mulatas (2 presas), Jamaica (1 presa), Mosquitos (1 presa), Portete (1 presa), Puerto de Bastimentos (1 presa), Río del Sinú (1 presa), Río Hacha (4 presas), Río Magdalena (3 presas), Río Sinú (1 presa), Saco de Maracaibo (1 presa), Santa Marta (2 presas), sin precisar (4 presas) y Tigua (1 presa).

Entre los casos analizados se encontraron barcos de cinco nacionalidades, siendo mayoría los ingleses con un total de veinticinco embarcaciones capturadas, los siguen los holandeses con once, los franceses y españoles empatados con tres y los prusianos con una, más otro bajel que no se pudo identificar su origen. La explicación del por qué los británicos representaron un cincuenta por ciento de los apresamientos radica en los claros intereses geopolíticos que tuvieron éstos sobre las costas del Virreinato del Nuevo Reino de Granada.

El interés de los contrabandistas ingleses por las costas y el territorio neogranadino se puede resumir en dos puntos fundamentales: la relativa cercanía y facilidad que proporcionaban las corrientes y vientos marinos para realizar el trayecto Jamaica²⁵³ Nueva Granada y viceversa. Y el fructífero mercado ilegal que demandaba importantes cantidades de mercancías europeas, además de la interesante oferta de productos ofrecidos, procedentes de Tierra Firme.

²⁵³ BL, King's Paper, 214. Descripción de la isla de Jamaica, 1782. Si bien la navegación a vela desde la colonia Británica hacia el Virreinato del Nuevo Reino de Granada era relativamente fácil, no resultaba ser igual para comunicarse con el resto de las islas caribeñas, como Barbados por ejemplo.

CANTIDAD Y PROCEDENCIA DE BARCOS APRESADOS²⁵⁴



Los holandeses en las últimas décadas del siglo XVIII prefirieron efectuar el contrabando en las costas de la Capitanía General de Venezuela, debido a las ventajas geográficas que les proporcionaban sus colonias de Curazao, Aruba y Bonaire en el Caribe. No obstante, durante los años cincuenta, sesenta y setenta merodearon el litoral neogranadino, reclamando *de facto* una cuota de participación en su mercado prohibido.

Los franceses, aunque en menor número, también de la misma manera participaron en el negocio ilegal, pese a las “alianzas” pactadas con la monarquía española. Mientras que en referencia al caso de la

²⁵⁴ AGI, Santa Fe, 394, 444, 446, 447, 455, 484, 1094, 1095, 1160 y 1440.

fragata “El Rey Federico”²⁵⁵ se puede considerar atípico, debido a que los prusianos no frecuentaban practicar el contrabando en el Caribe. No obstante, el comercio ilícito no fue solo cosa de extranjeros, también los propios españoles se atrevieron a transgredir las reglas impuestas por su majestad.

Para finalizar, se puede concluir que los inicios del resguardo naval del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, realizado a través de las escuadras guardacostas de Cartagena de Indias dirigida por oficiales de la Real Armada, fue evolucionando con la fundación del mismo, pasando de un estado a otro según las circunstancias, cubriendo la necesidad de: defender las costas de los intentos de invasiones británicas, romper los bloqueos de las rutas tanto para el comercio regional como el transoceánico, y combatiendo el extendido comercio ilícito que tanto daño hizo a la economía del Imperio Español.

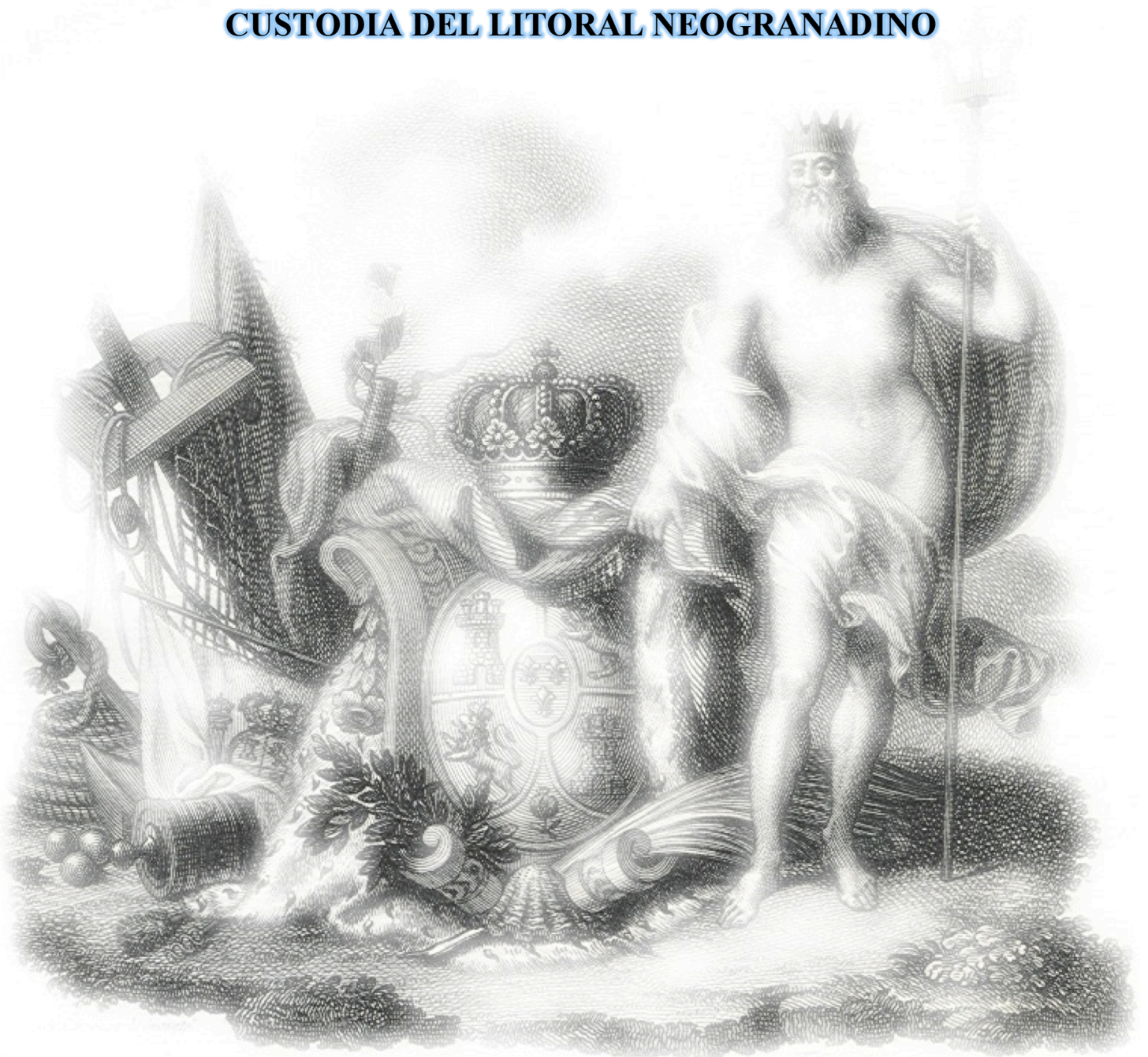
Asimismo, es de destacar que los principales protagonistas responsables de la escuadra guardacostas fueron diversos oficiales de la Real Armada, mantenidos en el anonimato hasta el momento, entre los cuales también existieron figuras relevantes como la del teniente general don Blas de Lezo. Pero como ya se ha visto, no solamente los nobles y profesionales militares se encargaron del resguardo marítimo, también en diversas ocasiones estuvo bajo el dominio de hombres particulares del

²⁵⁵ AGI, Santa Fe, 1094. Borrador donde se informa que don Pedro de la Cerda apresó una fragata prusiana llamada “El Rey Federico” con los jabeques “El Cazador” y “El Volante” en el puerto de Bastimentos. Sin lugar, 26 de febrero de 1753. “En carta de 26 de febrero de este año, avisa don Pedro de la Cerda que con noticia que tuvo de que en el puerto de Bastimentos había una fragata haciendo comercio ilícito, fue en busca, y comenzándola a abatir los dos jabeques El Cazador, y Volante a las dos horas la rindieron, destrozándole el velamen, y aparejo, y la noche del 6 de enero la condujo a remolque a Portobelo, y de allí con la escuadra a Cartagena, en cuya costa dice no quedaba embarcación alguna de comercio prohibido. En otra carta de la misma fecha dice que la fragata se llama El Rey Federico, que tenía 30 cañones montados de 6 y 4: su capitán Erasmus Quinveyk vasallo del rey de Prusia, el que llevaba pasaporte de aquel soberano: u equipaje, 74 hombres suecos, y holandeses: que la carga pertenece a holandeses, y a un caballero prusiano. Que en dinero, alhajas, oro en polvo, tendrán más de 20.000 pesos, pero que el todo de su carga no se podía saber a punto fijo (pero se supone pasaría de 60.000 pesos) de que daría parte luego que se verificase, y dice no hubo el menor desorden, y que se practicó cuanto previenen las *ordenanzas*. De los nuestros solo murieron un artillero, y dos marineros, y siete heridos de corta consideración.”

común, que con patentes de corso emitidas por la Real Hacienda dedicaron sus vidas al peligroso, necesario y en ocasiones lucrativo trabajo.

CAPÍTULO II

LA IMPLANTACIÓN DEFINITIVA DEL SISTEMA DE GUARDACOSTAS 1788-1808: INTERESES PRIVADOS Y POLÍTICA ESTATAL EN LA CUSTODIA DEL LITORAL NEOGRANADINO



1. La consolidación de una estrategia: guardacostas del rey y oficiales de la Real Armada

En el capítulo anterior, se estudió la geopolítica del Caribe del siglo XVIII e inicios del XIX, además de los diversos modelos de resguardo naval utilizados en la costa Norte del Nuevo Reino de Granada, desde dos años antes de la constitución del Virreinato y luego de manera más detallada a partir de 1739. Ahora conviene entrar en el núcleo de la tesis, la cual comienza cronológicamente en el año 1788. Resultó una fecha decisiva porque a partir de ella se estableció el sistema de salvaguarda naval que permaneció vigente hasta las convulsiones políticas-militares provocadas por la invasión de la metrópoli hispana por las fuerzas napoleónicas.

Dicho sistema constó de dos pilares básicos: el uso de “*fuerzas sutiles*” constituidas por embarcaciones guardacostas pequeñas y medianas de propiedad real; y el empleo para tripularlas de marinos profesionales de la Real Armada. El conjunto estructurado de la organización, una vez instituido se mantuvo inalterable en el tiempo, a pesar de la oposición que mantuvieron contra él distintas autoridades virreinales, empezando por el gobernador de Cartagena de Indias, seguido del virrey, más diversos grupos económicos organizados entorno al Consulado de comercio de la ciudad riverseña.

En este capítulo se pretende mostrar la controversia que la utilización de este sistema despertó a todo lo largo del período estudiado, y de esta manera analizar las diversas sensibilidades de intereses locales relativos al crucial asunto del resguardo naval neogranadino. Asimismo, se abordarán los temas de una serie de políticas estatales del gobierno de Manuel Godoy, referentes a dar un reimpulso a la Marina de Guerra en su conjunto, que también incidieron sobre la organización del Apostadero de Cartagena de Indias.

La implantación definitiva del sistema de guardacostas del rey gobernados por oficiales de la Real Armada se realizó de forma progresiva

gracias a las gestiones iniciadas por el capitán de fragata don Luis de Arguedas, quien a partir del mes de abril de 1787 fue nombrado por aprobación real, a través del virrey don Antonio Caballero y Góngora, comandante de la Marina de Cartagena de Indias²⁵⁶, y cuyas funciones coexistieron con la organización de los corsarios particulares liderados por el capitán de mar y guerra don Juan Álvarez Veriña²⁵⁷ hasta que su majestad aprobó la sustitución de los mercenarios por oficiales navales.

Desgraciadamente no se ha podido encontrar la real orden con el texto relativo a la implantación del sistema de salvaguarda naval del Virreinato del Nuevo Reino de Granada,²⁵⁸ pero sí se posee toda una serie de documentación que demuestran de manera convincente cuando el rey había tomado, en el año 1788, la decisión de defender esta parte del imperio de la manera apuntada. Prueba de todo ello es que a principios de julio del mismo año el monarca ordenó armar y forrar con cobre, para su mejor conservación, la fragata “Santa Agueda”, destinada a Cartagena de Indias.

También el soberano decidió que el comandante del buque sería el capitán de navío don Juan Gastelu, quien además debía encargarse de la Marina neogranadina.²⁵⁹ La embarcación zarpó desde Cádiz en noviembre de 1788²⁶⁰ y llegó a Cartagena de Indias el 7 de enero de 1789, con el

²⁵⁶ AGN, Milicias y Marina, 62. Oficio de Joseph de Carrión y Andrade para don Antonio Caballero y Góngora. Informa sobre el nombramiento del capitán de fragata don Luis de Arguedas como comandante de Marina. Cartagena de Indias, 14 de abril de 1787.

²⁵⁷ AGI, Santa Fe, 1095. Real Cédula de su majestad. Concede el empleo de comandante del resguardo marítimo y de guardacostas al capitán de mar y guerra don Juan Álvarez de Veriña. San Lorenzo, 16 de noviembre de 1785.

²⁵⁸ AGI, Santa Fe, 1092. Las dudas al respecto son evidentes entre los propios funcionarios metropolitanos. En un documento redactado en Santa Fe el 19 de abril de 1796, relativo a los caudales necesarios para la subsistencia de los guardacostas de Cartagena de Indias, puede leerse a este respecto “Como cuando pasó don Francisco Gil y Lemos a virrey de Santa Fe estaba el Ministerio de Guerra y Hacienda de Indias unido al de Marina todos a cargo del señor don Antonio Valdés, y no se hallan en el Archivo del de Hacienda las órdenes que se expedirán para volver a poner los guardacostas de Cartagena a cargo de la Marina Real no hay noticia de los buques de que se compone, oficiales que los mandan, sus tripulaciones y el costo que anualmente tiene a vuestra majestad cada buque, como tampoco del modo y términos en que se restableció el arsenal y el Ministerio de Marina en aquella plaza.”

²⁵⁹ AGM, Expediciones, 7. Oficio de Luis de Córdoba para Antonio Valdés. Informa sobre armar y destinar a Cartagena de Indias la fragata “Santa Agueda”. Isla de León, 15 de julio de 1788.

²⁶⁰ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/362. Hoja de servicios del capitán de fragata Vicente Escalante, natural de Ronda. Cartagena de Indias, 1 de junio de 1791.

nuevo comandante general más los oficiales para gestionar el Apostadero, los barcos, Comandancia, Ministerio de Marina y Arsenal que se debían de restablecer.²⁶¹ Gastelu y su embarcación estuvieron en el Virreinato del Nuevo Reino de Granada sirviendo hasta el 26 de abril de 1792, cuando se le ordenó regresar a Cádiz.²⁶²

Como ya se ha apuntado, el monarca tomó la decisión del cambio de sistema de guardacostas gracias al capitán de fragata don Luis de Arguedas, quien había llegado al Virreinato Neogranadino desde mediados del año 1786. Este oficial participó en la “*Expedición del Darién*”, ordenada por el virrey Caballero y Góngora en 1787, dedicándose a desarticular una excursión armada que supuestamente se preparaba desde Londres contra aquel reino, y era promocionada por Juan Blomart, quien se presumía se hallaba en las costas colaterales de Cartagena de Indias, por lo cual le correspondió ejecutar las gestiones pertinentes por mar y tierra para su apresamiento, más el de cualesquiera otras personas que se encontraran relacionadas con él y su proyecto.²⁶³

Asimismo, tres meses después se patrulló el Escudo de Veraguas, Bahía del Almirante, Boca del Toro y todo el resto de puertos ubicados entre Chagres y Matina, porque por esos parajes se estaban introduciendo, hasta las inmediaciones de Veraguas y Alange, algunos ingleses asociados con los indios mosquitos.²⁶⁴ Estos hechos requirieron la atención de las autoridades españolas para evacuarlos del lugar y evitar perjuicios

²⁶¹ AGM, Consignaciones, 7201. Acta de la Junta de Marina señalando que es imposible mantener a los dos guardacostas de Santa Marta y Río Hacha con el presupuesto ordinario de la Marina. También se señala la relación de la deuda que mantienen el Apostadero. Cartagena de Indias, 7 de mayo de 1790.

²⁶² AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/362. Oficio de Joaquín Cañaveral para Antonio Valdés. Informa que nombró subinspector y comandante del Arsenal al capitán de navío Vicente Escalante. Cartagena de Indias, 30 de abril de 1792.

²⁶³ AGM, Expediciones, 7. Oficio de Francisco Zalamea para Arguedas. Informa sobre una expedición que se estaba preparando en Londres contra las costas de Cartagena de Indias. San Ildefonso, 26 de agosto de 1786.

²⁶⁴ *Ibidem*. Oficios del arzobispo virrey de Santa Fe para Luis de Arguedas y José Fuertes. Informa las instrucciones para el reconocimiento del Escudo de Veraguas, Bahía del Almirante, Boca del Toro y demás puertos, donde se han establecido los ingleses. Cartagena de Indias, 27 de noviembre de 1786.

mayores.²⁶⁵ Arguedas se encargó de expulsar a los británicos del territorio español, además de realizar las negociaciones para que diecisiete caciques de los alrededores, desde Caimán hasta Mandinga, aceptaran no realizar más negocios con los anglosajones, porque los hispanos eran los dueños de aquellos territorios. Ellos habían fundado poblaciones, construido fuertes y controlaban toda la costa con un gran número de buques armados, dispuestos a apresar a todos los extranjeros que navegaran por aquel espacio.²⁶⁶

El capitán de fragata Arguedas para convencer a las autoridades peninsulares de poner en marcha en Cartagena de Indias un sistema de resguardo marítimo eficiente, liderado por profesionales, empezó por realizar un diagnóstico de la realidad. Así informó y convenció a los altos mandatarios peninsulares de lo perjudicial que era para los intereses de la Corona el servicio prestado por los mercenarios encargados de defender las costas del Virreinato del Nuevo Reino de Granada.²⁶⁷

El marino se encontraba algo quebrantado de salud en noviembre de 1787. Además, había recibido la orden de regresara a España, el viaje lo pensó realizar en el mes siguiente, cuando concluyera la temporada de huracanes.²⁶⁸ Una vez en la metrópoli aprovecharía la ocasión para informar personalmente a sus superiores la importancia de que el rey ordenara a la Real Armada encargarse de la salvaguarda marítima de aquella estratégica zona, constantemente asediada por los británicos, y desde donde se podía acceder al rico Virreinato del Perú y océano Pacífico.

²⁶⁵ *Ibidem*. Instrucciones para Luis de Arguedas y José Fuertes relativas al coronel inglés Roberto Hadgson que se encontraba en Puerto de Bleufields sobre costa de Mosquitos. Turbaco, 20 de diciembre de 1786.

²⁶⁶ *Ibidem*. Borrador del comandante de Marinas Arguedas. Informa que reunió diecisiete caciques para convencerlos de que no debían esperar más auxilios de los ingleses. Cartagena de Indias, 15 de julio de 1787.

²⁶⁷ *Ibidem*. Oficio de Luis Arguedas para Antonio Valdés y Bazán. Informa sobre el estado de los guardacostas bajo el mando de los corsarios. Cartagena de las Indias, 2 de noviembre de 1787. “La dulzura y bondad de este señor virrey junto a las órdenes que tenía de la corte a favor de estos aventureros, han sido causada de los mencionados desordenes.”

²⁶⁸ *Ibidem*.

El virrey nombró interinamente al joven teniente de fragata don Fernando Murillo²⁶⁹ comandante de la Marina a finales del año 1787, por no haber otro oficial de mayor rango, debido a las suplicas de Arguedas relativas a su relevo del cargo. Antes de partir a España el capitán de fragata había informado a sus superiores que el personal de los guardacostas dirigidos por capitanes particulares de mar y guerra, gozó de facultades ilimitadas, las cuales les condujo a cometer excesos de poder, típicos de personas que nunca habían servido al rey y de la noche a la mañana se encontraron con una responsabilidad superior a sus capacidades.

Desde el punto de vista económico los mercenarios no resultaron ser la opción más beneficiosa, como los altos funcionarios españoles esperaban.²⁷⁰ Estos hombres en líneas generales, no eran muy conocedores y mucho menos aficionados a las *Ordenanzas* de sus competencias. Se forjaron una a su propio antojo para manejar y armar sus barcos, no mostraron subordinación en los puertos ni fuera de estos a ninguna autoridad más que al virrey, quien por lo general se hallaba en Santa Fe de Bogotá, muy alejado de su área de trabajo.²⁷¹ Además, Arguedas opinó que los corsarios se excedieron dando licencias, dotando a sus barcos de pertrechos, tropas y gente, realizando trasbordos y consumos según les dictaban sus deseos, sin proporcionar la información en su debido tiempo a

²⁶⁹ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/824. Hoja de servicios del capitán de fragata Fernando Murillo y López, natural de la villa de Villalmóndar en Castilla la Vieja. Isla de León, 18 de diciembre de 1811. “En enero de 1786 fue destinado por el excelentísimo señor virrey de Santa Fe de comandante de los corsarios destinados a las expediciones del Darién del norte, en la que estuvo un año y cuatro meses.”

²⁷⁰ En el capítulo IV, que se refiere al financiamiento del resguardo marítimo, se demostrará esta afirmación.

²⁷¹ AGM, Expediciones 7. Oficio de Luis de Arguedas para Antonio Valdés y Bazán. Informa sobre el estado de los guardacostas bajo el mando de los corsarios. Cartagena de las Indias, 2 de noviembre de 1787. El capitán de fragata Arguedas, conocía a los corsarios de los guardacostas de Cartagena de Indias, y opinó sobre ellos que era imposible “... infundir los conocimientos de Ordenanza y de subordinación a unos aventureros ignorantes, y de baja extracción, que no solo carecen de los rudimentos que franquea una mediana crianza, pero que jamás han pisado buques del rey dónde es indispensable manejarse con la mayor economía, y arreglo. No es posible hacerles comprender cuales son sus principales obligaciones...”

la Contaduría. Tampoco se preocuparon por dar parte de las muertes de sus miembros, deserciones²⁷² o novedades surgidas en el servicio.²⁷³

Otro factor importante que también colaboró con la consolidación del nuevo sistema de guardacostas fue la llegada a Nueva Granada del virrey don Francisco Gil y Lemos a finales de 1788.²⁷⁴ El alto funcionario era teniente general de la Real Armada, lo cual lo hacía consiente de lo ventajoso que era para el Apostadero de Cartagena de Indias estar gobernado por profesionales de su mismo gremio militar. Durante su corto reinado intentó colaborar con la organización del resguardo marítimo, para ello convocó una Junta de Marina el 9 de octubre de 1789, donde propuso emplear en el nuevo plan de salvaguarda naval una fragata y cinco balandras o goletas.²⁷⁵

El sistema pensado contemplaba enviar cada dos o tres años una fragata a Cartagena de Indias, dicho buque se quedaría en su puerto desarmado, y con su oficialidad, tripulación y guarnición se dotarían los guardacostas encargados de patrullar las costas a sotavento y barlovento de la ciudad, concretamente hasta el Cabo de Chichivacoa.²⁷⁶ Además, se

²⁷² “La recluta forzosa de la marinería aunque el porcentaje de deserciones, especialmente cuando son mayores las dificultades monetarias, mientras no se establece una marinería militar. Más que una acción propiamente dicha, la deserción era un delito de omisión, una oposición a prestar un servicio en teoría voluntario, generado por la aún deficiente organización naval, que aunque se siga dando posteriormente no tiene la amplitud ni el carácter de este momento.” Adelaida Sagarra y Nieves Rupérez, “La deserción en la Marina española del siglo XVIII” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1991, nº 35, p. 63.

²⁷³ AGM, Expediciones 7. Oficio de Luis Arguedas para Antonio Valdés y Bazán. Informa sobre el estado de los guardacostas... “... y para prueba de la insubordinación con que se manejan, ha llegado el caso de que por no pedirme auxilio, no dieron porte de una embarcación mercante que incendió un rayo en bahía el 28 de agosto próximo pasado, dejándola arder desde las once de la noche hasta las seis de la mañana del día siguiente que tuve noticia de la desgracia por don Juan Antonio Ferro, y fui en persona a hacer vararla para apagar el fuego echándola a pique: reconvenido por mi el comandante guardacostas que se hallaba en bahía muy inmediato al fuego, dijo que el no tenía que ver con otro alguno que con el virrey, sin hacerse cargo que hallándose distante un cable de las demás embarcaciones surtas en el puerto la incendiada, expulsó aquellas a un desastre general, sobre cuyos particulares informé a este señor virrey, quien sin duda hubiera atendido a mi exposición echa de oficio, y confidencial, a no contenerlo varias órdenes que favorecían a estos aventureros ignorándose en la corte sus procederes.”

²⁷⁴ AGI, Santa Fe, 1092. Documento amplio que trata sobre los caudales necesarios para la subsistencia...

²⁷⁵ AGM, Consignaciones, 7201. Acta de la Junta de Marina presidida por Francisco Gil y Lemos referente a los gastos anuales de los guardacostas. Cartagena de Indias, 9 de octubre de 1789.

²⁷⁶ AGM, Guardacostas, 1178. Borrador para Domingo de Grandallana. Informa sobre la conveniencia de que los oficiales de la Real Armada se encarguen de los guardacostas de Cartagena de Indias. Aranjuez, 13 de mayo de 1802.

estableció una asignación anual fija de 150.000 pesos para garantizar su subsistencia.²⁷⁷ No obstante, para poder hacer frente a las deudas atrasadas heredadas de los corsarios particulares, los vocales de la Junta de Marina expusieron que se deberían asignar 50.000 pesos anuales extras.²⁷⁸

Después de haber sido restablecido el Apostadero de Cartagena de Indias, el rey siguió recibiendo más quejas del mal servicio realizado por los corsarios particulares con los guardacostas. Carlos IV para que el nuevo sistema de resguardo naval establecido se consolidara rápidamente decidió asignar a don Joaquín de Cañaveral,²⁷⁹ que era un oficial superior con el rango de jefe de escuadra, para ejercer los cargos de comandante general del Apostadero, gobernador de la plaza marítima neogranadina y subinspector de las tropas del reino de Santa Fe.²⁸⁰

La medida tenía como fin evitar conflictos de competencias por la íntima conexión que tenían los cargos militares y político entre sí.²⁸¹ La concentración de los altos puestos de gobierno hizo que su gestión se caracterizara por ejecutarse en un estado de tranquilidad, el comercio se halló protegido, no hubo objeciones y reinó el orden hasta el punto de ser elogiado públicamente por sus subalternos del Apostadero.²⁸²

²⁷⁷ AGI, Santa Fe, 906. Oficio del virrey Ezpeleta. Informa sobre lo acordado en la Junta que presidió su antecesor Gil para el arreglo de la Real Armada y ahorro de sus gastos. Santa Fe, 19 de noviembre de 1789.

²⁷⁸ AGM, Consignaciones, 7201. Acta de la Junta de Marina presidida por Francisco Gil y Lemos...

²⁷⁹ AGM, Guardacostas, 1178. Borrador para Domingo de Grandallana. Informa sobre la conveniencia de que los oficiales de la Real Armada se encarguen de los guardacostas...

²⁸⁰ AGS, Secretaría de Guerra, 7085, Expediente 7. Oficio de Antonio Valdés para el conde del Campo de Alange. Informa que Joaquín Cañaveral solicita un aumento de sueldo por los diversos empleos que ejercer. Palacio, 1 de julio de 1793.

²⁸¹ *Ibidem*. Oficio de Luis de Córdoba para Joaquín de Cañaveral. Informa sobre los cargos asignados a Joaquín Cañaveral. Isla de León, 25 de mayo de 1789. “Queriendo el rey evitar los perjuicios que han ocasionado a su real servicio las repetidas competencias experimentadas entre los comandantes de Marina, y gobernadores de las plazas de América, cuyos puertos frecuentan los buques de la Real Armada se ha servido resolver que el jefe de escuadra don Joaquín de Cañaveral una en su persona el carácter de comandante general de Marina del puerto de Cartagena de Indias al gobierno de aquella plaza que su majestad se ha dignado conferirle, para que estando a sus ordenes el comandante de los guardacostas don Juan Gastelu, se ciña a las que le comunicase...”

²⁸² AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/415. Oficio del comandante de Marina Joaquín Francisco Fidalgo para Pedro Varela y Ulloa. Informa sobre el origen de los conflictos de jurisdicción con el gobernador. Cartagena de Indias, 31 de mayo de 1797.

Como se ha visto no fue sencilla la consolidación de la estrategia para emplear guardacostas del rey, comandados por oficiales de la Real Armada, para la salvaguarda naval del Virreinato del Nuevo Reino de Granada. Y aunque la instauración del sistema de guardacostas se mantuvo ininterrumpidamente desde 1788 hasta 1808, se intentó eliminar en diversas ocasiones por los criterios y conveniencias de virreyes, gobernadores, gremio de comerciantes e incluso por intereses de particulares. No obstante, también se vio beneficiado indirectamente por las políticas navales del príncipe de la Paz Manuel Godoy, tal y como se podrá estudiar en los próximos epígrafes.

2. El Consulado de Cartagena de Indias y su óptica sobre el resguardo marítimo

Recién fundado el Consulado de comercio de Cartagena de Indias sus miembros tuvieron el propósito de eliminar el sistema de guardacostas bajo el mando de los oficiales de la Real Armada, y sustituirlo nuevamente por el de los corsarios particulares. Como ya se sabe, Carlos IV aprobó la creación del Consulado de Cartagena de Indias²⁸³ el 14 de junio de 1795.

²⁸³ AGI, Santa Fe, 957. Real Cédula referente a la creación del Consulado de Cartagena de Indias. Aranjuez, 14 de junio de 1795. Existen abundantes y diversos estudios referentes a los Consulados de Comercio en Hispanoamérica. No obstante, se recomienda ver: Adelaida Sourdis de La Vega, *El Consulado de Comercio de Cartagena de Indias: reflejo del final de una época*, Cartagena de Indias, Cámara de Comercio de Cartagena, 1990; Adolfo Meisel Roca, “Entre Cádiz y Cartagena de Indias: La red familiar de los Amador, del comercio a la lucha por la independencia americana”, en *Cuadernos de historia económica y empresarial*, Cartagena de Indias, Banco de la República, nº XII, 2004; Ángel Álvarez Romero, “El Consulado en el proceso de independencia de Cartagena de Indias”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1996, t. LIII-2, pp. 97-121; Del mismo autor, “La imprenta del Consulado de Cartagena de Indias”. *Temas Americanistas*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1994, nº. 11, pp. 37-40; Anthony McFarlane, “Comerciantes y monopolio en la Nueva Granada. El Consulado de Cartagena de Indias”, en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, Bogotá, 1983, nº 11, pp. 43-62; Carmen Gómez Pérez, “El consulado de Sevilla y la formación de las oligarquías en la Cartagena de Indias a principios del XVIII”, en *Andalucía y América en el siglo XVIII: Actas IV Jornadas de Andalucía y América*, La Rábida, 1984, pp. 329-348; Juan Marchena Fernández, “¿Comerciantes o especuladores de metal? Las élites mercantiles de Cartagena de Indias a principios y finales del periodo colonial”, en *Memorias. Revista digital de historia y arqueología desde el Caribe*, Barranquilla, 2009, nº 10, pp. 32-90; Justo Cuño Bonito, “El Consulado de Comercio: Cartagena de Indias y su papel económico y político en el conflicto de la independencia (1795-1821)”, en *Studia histórica. Historia contemporánea*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, 2009, nº 27, pp. 311-348; Óscar Cruz Barney, *El régimen jurídico de los consulados de comercio indiano: 1784-1795*, DF México, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAN, 2001.

Las principales funciones de la institución eran proteger y fomentar el comercio en todas sus ramas y resolver, a través de su Tribunal, los pleitos (sumarios) mercantiles de mar y tierra de la forma más expedita y breve posible, como se intentaba realizar en España para aquel entonces.²⁸⁴

En términos del deber ser, las funciones laudables de la corporación fueron ejercidas por los comerciantes de forma desvirtuada, porque las herramientas legales recibidas tenían el fin de servir al bien del Estado y por ende también al común, pero fueron empleadas únicamente para defender los intereses económicos de su elitista gremio. Desde que el Consulado comenzó a ejercer sus funciones en Cartagena de Indias,²⁸⁵ tuvo como una de sus metas erradicar el contrabando que atentaba contra los negocios de sus miembros, quienes eran los acaudalados mercantes dueños del monopolio del intercambio comercial de Cartagena de Indias con Cádiz.²⁸⁶

El gobernador, comandante general del Apostadero y comandante militar de la provincia don Joaquín Cañaveral miró con desagrado el establecimiento del Consulado en Cartagena de Indias desde sus inicios. Sin embargo, no le quedó otro remedio que aceptarlo porque era la voluntad del rey. Por su parte los individuos del Consulado tampoco le tuvieron estima a Cañaveral, quien les exigió que aprobaran su orden

²⁸⁴ AGI, Santa Fe, 909. Acuerdo de la Junta de Gobierno del Consulado, referente a la ausencia del gobernador en la reunión. Cartagena de Indias, 13 de octubre de 1795. Las personas que conformaban el Consulado de Cartagena de Indias en octubre de 1795 eran el prior don Tomás Andrés de Torres, primer cónsul don Pedro Tomás de Villanueva, segundo cónsul don José Antonio Valdés, los consiliarios don Mateo de Arroyo, don Lázaro María Herrera, don Esteban Amador, don Agustín Gneco, don Hilario de la Espriella, don Felipe de Peñaredonda, don Martín de Leguina, don José Izquierdo y don Matías Rodríguez Torizes, el síndico y contador interino don José Núñez, el tesorero don Manuel de Pombo y el secretario don Juan Guillermo Ros.

²⁸⁵ César Terrientes-Mojica, *The Consulado of Cartagena, 1795-1820*, Los Angeles, University of Southern California, 1981, p. 40. "By establishing a consulado in Cartagena, the Spanish Crown acknowledged the growing importance of the Viceroyalty of New Granada and in particular the primacy of the city of Cartagena as its principal mercantile center. Because of its excellent harbor and advantageous geographic position, the city of Cartagena survived the dismantling of the fleet system and was able to prosper under the reforms of the Bourbon kings. During the last half of the eighteenth century, Cartagena grew physically and economically"

²⁸⁶ Véase: Paloma Fernández Pérez, *El rostro familiar de la metrópoli: redes de parentesco y lazos mercantiles en Cádiz, 1700-1812*, Madrid, Siglo XXI de España Editores, 1997.

transmitida a las Aduanas,²⁸⁷ para cobrar indistintamente el “Derecho de Avería”²⁸⁸ a todos los productos entrantes o salientes en todos los puertos del Distrito del Consulado, aunque se dirigieran o provinieran del interior del reino, incluyendo los transportados por los caños de la bahía.

A los integrantes del Consulado el hecho de que el gobernador insistiera en cobrarles los impuestos previstos por las leyes fue motivo suficiente para crear un ferviente antagonismo hacia él. Los comerciantes con mucha frecuencia se quejaron de Cañaveral, para de esa forma intentar opacar su gestión estatal ante el virrey y autoridades superiores de la metrópoli. Llegaron a afirmar que el gobernador les había hecho repetidos desaires a todas las solicitudes del Tribunal, las cuales fueron realizadas con moderación y justicia.

A Cañaveral también lo culparon de no acudir a una Junta, llevada a cabo el año 1795, la cual tuvo como tema central buscar soluciones para frenar el descarado contrabando efectuado en la ciudad, con un grave perjuicio para el erario del Estado y el comercio. Aunque se accedió a su petición de enviarle una comisión del Consulado a buscarlo, se excusó

²⁸⁷ Para estudiar las Aduanas se recomienda consultar: José María Ramos y de la Vega, *Real Aduana*, Cádiz, Imprenta de Hércules, 1815; Manuel de Amat y Junient, *Reglamento para el gobierno de la aduana de esta ciudad, y método de la recaudación, y administración de los reales derechos de Almojarifazgo, y Alcabala del Reino de Perú*, Lima, Imprenta de la calle de San Jacinto, 1773; Manuel José Jaramillo, *La aduana*, Bogotá, Editorial Cosmos, 1960; Manuel Ravina Martín, *Catálogo de reales órdenes a la aduana de Cádiz: siglo XVIII*, Sevilla, Junta de Andalucía. Consejería de Cultura, 2008; Manuel Ravina Martín, *Catálogo de reales órdenes a la Aduana de Cádiz: siglo XVIII*, Sevilla, Junta de Andalucía. Consejería de Cultura, 2008; María Luisa Laviana Cuetos, *Comercio y fisco: Los “productos de la Aduana” de Guayaquil (1757-1804)*, Sevilla, Asociación de Historiadores Latinoamericanistas Europeos, 1992.

²⁸⁸ Respecto al tema véase: Guillermo Céspedes del Castillo, *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1945; Iván de Hevia Bolaño, *Laberinto de comercio terrestre y naval, donde breve y compendiosamente se trata de la mercancía y contratación de tierra y mar, útil y provechoso para mercaderes, negociadores, navegantes y sus consulados, ministros de los juicios, profesores de derecho, u otras personas*, Madrid, Impresores Luis Sánchez, Madrid, 1619; José Antonio Caballero Juárez, “Los asientos de la avería de la Armada de la Carrera de Indias” en *Revista Interdisciplinaria de Estudios Históricos-Jurídicos*, 1996-1997, n° 5-6, pp. 249-442; Marta Milagros del Vas Mingo, “Sobre las leyes del mar en el Derecho Indiano”, en *Homenaje al profesor Alfonso García-Gallo*, Madrid, Servicio de Publicaciones de la Universidad Complutense, 1996, t. III, pp. 285-310; Marta Milagros del Vas y Mingo y Miguel Luque Talaván, *El laberinto del comercio naval. La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano*, Valladolid, Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal, Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía, 2004; y Miguel Luque Talaván, “La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)”, en *Revista Complutense de Historia de América*, Madrid, 1988, n° 24, pp. 113-145.

diciendo que no le habían dado aviso un día antes y que en aquel momento debía asistir a una reunión en la Real Hacienda.

Como resultado de la Junta celebrada por el Consulado se elaboró un informe. Al virrey del Nuevo Reino de Granada, don Francisco Gil y Lemos, le remitieron dos copias, una para él y otra para que se la hiciera llegar al rey. Y una tercera reproducción se la enviaron al gobernador don Joaquín Cañaveral. El documento lo elaboraron partiendo del análisis realizado por los diputados don Lázaro María de Herrera y don José Ignacio Pombo.²⁸⁹ Ambos, emplearon como fuente de información los datos de importación y exportación, plasmados en los libros de los registros de Aduana desde 1789 hasta 1793.

Herrera y Pombo señalaron que los ingresos y egresos del puerto de Cartagena de Indias con los de la metrópoli, en un año común, eran de 6.000.000 de pesos. No obstante, debía tenerse en cuenta que en el quinquenio tomado como muestra se habían extraído considerables cantidades de dinero para colonias extranjeras y otras partes. Además, se hicieron introducciones no comprendidas en los mencionados estados, verbigracia: el comercio interior y el de puerto a puerto. Tampoco se podía perder de vista las introducciones de la metrópoli, a las cuales se les dio el valor según el aforo de la Aduana.

El síndico calculó, una vez tomadas en cuenta las anteriores observaciones, que referente a los datos manejados por el comercio, en los tres últimos años, las entradas y salidas de los puertos de la metrópoli fueron de 3.000.000 y 4.000.000 de pesos, lo cual sumó 7.000.000 de pesos en vez de 18.000.000 de pesos, la cual debió ser la cantidad proyectada según las cifras de los años anteriores. Al comparar las cuantías observaron que se echaba en falta 11.000.000 de pesos.

En su diagnóstico el síndico aseveró que las circunstancias de la guerra entre España y Francia (1793-1795) no eran las causas del

²⁸⁹ Para profundizar sobre estos personajes se puede consultar: Sergio Elías Ortiz (compilador), *Escritos de dos economistas coloniales: don Antonio de Narváez y la Torre y don José Ignacio de Pombo*, Bogotá, Publicaciones del Banco de la República, 1965.

considerable déficit, el número de habitantes eran los mismos, y además no hubo proporción entre las entradas y los consumos. Según las cifras manejadas, debido a las normas de la oferta y la demanda, el precio de las mercancías debió ser elevado por la lógica escases de productos de primera necesidades. Sin embargo, estas abundaban y a precios más bajos que en España, lo cual era una consecuencia clara del contrabando.²⁹⁰

El fenómeno del contrabando británico en el Caribe, fue consecuencia de diversas circunstancias, entre ellas destacan los cambios que transformaron a la sociedad inglesa a finales del siglo XVIII. Una revolución agrícola le abrió las puertas a otra industrial, ambas fueron apoyadas por los avances del transporte nacional e internacional, sumados al dominio de nuevas vías de comunicación, especialmente las del gran mercado americano, al que le dio “acceso legal” el Tratado de Utrecht a partir de 1712.²⁹¹ La agricultura garantizó los alimentos precisos para aumentar la población inglesa y por ende la mano de obra de los nuevos centros industriales encargados de producir en serie y no artesanalmente.

El motor de las revoluciones lo pusieron en marcha los grandes terratenientes y la nobleza rural, creando las condiciones adecuadas que mejoraron la producción de sus propiedades.²⁹² Por otro lado, España no tuvo capacidad militar para impedir el contrabando y mantener su monopolio, y tampoco pudo ofrecerles a sus poblaciones una mejor oferta que la de sus rivales británicos. La década de 1790 fue floreciente para el comercio inglés, incluso en esa época le arrebataron a los franceses la

²⁹⁰ AGS, Secretaría de Guerra, 7085, Expediente 8. Informe de Juan José Núñez y José Ignacio de Pombo relativo al contrabando. Cartagena de Indias, 13 de octubre de 1795. “El precio de los efectos es el termómetro del comercio. Por él se mide el grado de abundancia y escases de todos los géneros y la concurrencia. Aplicando esta regla al estado actual del comercio de esta plaza y reino, se hallaron que escasean generalmente, las lanas, porque no se encuentran en las colonias extranjeras: que tienen regular despacho las sedas y otros frutos y efectos de manufacturas españolas, porque tampoco de allí se traen; y que las lencerías de que se hace el principal consumo en esta provincia y reino, como igualmente toda clase de géneros de algodón, abunda generalmente en todas partes y se venden en términos que podrían llevarse con utilidad a la Península, porque son los efectos que en ellas se hallan con abundancia.”

²⁹¹ Véase: Jerónimo Bécker, *España e Inglaterra, sus relaciones políticas desde las paces de Utrecht*, Madrid, Editor Pérez y CIA, 1907; y M. Charles Giraud, *The treaty of Utrecht*, London, James Ridgway Piccadilly, 1847.

²⁹² Alfred LeRoy Burt, *The evolution of the british empire and Commonwealth from the American revolution*, Boston, DC Heath and Company, 1956, p. 17.

posibilidad de venderle sus productos a los Estados Unidos, y por consecuencia la Royal Navy se iba convirtiendo en un rival mucho más fuerte cada día.²⁹³

En la Junta del Consulado se afirmó que las pruebas más evidentes del abundante comercio ilícito de Cartagena de Indias eran que en la ciudad se hallaban vestidos, desde el gobernador hasta el artesano y desde la señora hasta la esclava, con ropa de algodón y de estambre aun estando absolutamente prohibidos. Su venta existía por las calles, aunque no había ocurrido una sola aprensión en los tres últimos años de ningún barco en el puerto o costas cargado de géneros de contrabando.

Estando clara la existencia del problema, el síndico planteó una serie de medidas, las cuales según él servirían para extinguir el contrabando, no sólo de Cartagena de Indias, sino de todo el Virreinato. Las pautas las planificó tomando en cuenta lo que las reales disposiciones permitían hacer, para de esta forma no crear problemas legales que hicieran inviable o muy lenta la puesta en marcha del plan, además de ser poco gravosas al comercio. El plan consistía en ejecutar una serie de procedimientos administrativos en donde se justificaran las procedencias lícitas de las mercancías y llevaran el control de su tránsito por el interior del territorio.

Además, en lo que respecta al tema del resguardo naval, el Consulado propuso armar un corsario, a través de una subscripción voluntaria de los individuos del comercio, para perseguir a los contrabandistas. la Junta comisionó a don Esteban Baltasar Amador y al tesorero don Manuel Antonio de Pombo para efectuar el contrato. También, el plan se lo remitieron al gobernador y comandante general de Marina.²⁹⁴ El síndico en su reflexión partió de la idea de que el rey tenía a

²⁹³ Jonathan R. Dull, *The french navy and american Independence. A study of arms and diplomacy, 1774-1787*, Princeton, University Princeton, 1975, p. 341.

²⁹⁴ AGI, Santa Fe, 909. Representación del Consulado referente al escandaloso contrabando que existía en la ciudad y su posible remedio. Cartagena de Indias, 31 de octubre de 1795. El síndico afirmó “Que las reglas dictadas en la instrucción del resguardo unido en virtud de real orden de 27 de septiembre de 1783, fueron bajo el activo celo que debería haber en el resguardo de los guardacostas desde el Cabo de la Vela hasta la costa de Portobelo”.

sus guardacostas con el único o principal objetivo expresado en su propio nombre.

Asimismo, el síndico recordó que el comercio estaba grabado con el “Derecho de Avería” exigido en aquel tiempo en las Aduanas del reino, el cual era de 1 peso por cada arroba²⁹⁵ de mercadería transportada por el interior del Virreinato. También señaló, aunque los guardacostas tenían otras funciones, el interés del erario y del Estado exigía realizar el servicio del patrullaje. Según él, siempre debían haber en el mar dos guardacostas, uno cruzando a barlovento, a partir de la boca del río Magdalena hasta la punta de La Galera; y el otro a sotavento, desde las islas del Rosario a las bocas del Sinú, sin abandonar los cruceros mencionados antes de ser remplazados por otros barcos. Todas las embarcaciones que se acercaran a la costa convenía reconocerlas prolijamente, porque en muchas de ellas era donde se realizaban los fraudes.

Las anteriores afirmaciones demuestran que los comerciantes tenían un asesoramiento jurídico muy deficiente, por no decir ninguno. Los integrantes del Consulado jurídicamente no tenían ninguna autoridad para dar órdenes a ningún oficial de la Real Armada, y mucho menos si además ejercía el cargo de comandante general del Apostadero, comandante general de la provincia y gobernador. La situación pudo ser diferente si el resguardo hubiese estado bajo la responsabilidad de particulares con patente de corso emitida por la Real Hacienda.

Los mercaderes afirmaron que Cañaveral al recibir el planteamiento relativo al resguardo expresó en público su rencor, habló con un alto desprecio sobre la solicitud del síndico y demás integrantes de la Junta. Aseveró que aquello era una ofensa para su persona, la del virrey y los ministros de Real Hacienda. Asimismo, intentó convocar una Junta Extraordinaria con el objetivo de comprometer a sus individuos y estorbar las medidas dictadas por los comerciantes, sin motivo alguno. Ante tales hechos, el Consulado le manifestó por escrito sus quejas al gobernador,

²⁹⁵ Una arroba es equivalente a 11,5 kilos.

quien las respondió con un extenso oficio lleno de sátiras, según los del Consulado contra la Junta, y haciendo ridículo el papel del síndico, porque según él sus palabras parecían instrucciones dirigidas al comandante y oficiales navales. Empero, no se refirió en ningún momento a la salida de los guardacostas.

Como era de esperar el gobernador y comandante de Marina no dio ninguna providencia de las solicitadas por el síndico para la salida de los guardacostas, sospechó que su enemigo personal, el prior don Tomás Andrés Torres,²⁹⁶ había influido en él para incordiarlo. El jefe de escuadra Cañaveral molesto ordenó a su ayudante, el sargento mayor de milicias don Manuel de Hoyos, iniciar una investigación centrada en averiguar quiénes eran los sastres²⁹⁷ que trabajaban a las casas del síndico don Juan José Núñez y del prior don Tomás Andrés Torres, con el fin de saber si tenían alguna pieza de contrabando pedida.

Una vez realizada la investigación se supo que el síndico no tenía ninguna prenda de contrabando encargada, sin embargo, el prior sí había hecho un pedido de ilícita procedencia al sastre Hilario Aguado, de un frac de pana el cual se hallaba cortado y apuntado, más un monillo de mosolina de su mujer encargado a otro sastre de nombre Rafael de Torre, por ser quien le trabajaba a todas las señoras distinguidas. El teniente de navío

²⁹⁶ “Don Tomás de Andrés Torres. Natural de Molinos de Salduero, provincia de Soria, Castilla la Vieja (1757). Fue agente comercial en la plaza de Cádiz hasta la edad de treinta y un años. A mediados de 1787 y por la enfermedad de uno de sus socios se embarcó hacia Cartagena de Indias en la fragata *La Divina Pastora*, trayendo consigo mercancías varias avaluadas en 290.715 reales de vellón, y consignadas a sus socios, los hermanos Felipe y Manuel García del Río, comerciantes gaditanos avecindados en la plaza de Cartagena de Indias. Casado con la venezolana Nicolasa García y Morrón, hija del contador Nicolás García (natural de Abejar, Soria), con quien tiene siete hijos. Vive en la calle de Nuestra Señora del Carmen, en el barrio de Santa Catalina. Fue el primer prior del Consulado de Comercio de Cartagena de Indias y alcalde ordinario de esta ciudad en 1801.” Armando Martínez Garnica y Daniel Gutiérrez Ardila, *Quién es quién en 1810: guía de forasteros del Virreinato de Santa Fe*, Bogotá, Editorial Universidad de Rosario, 2010. pp. 111-112.

²⁹⁷ Véase: Gremio de Sastres (Barcelona), *Manifestacion de los titulos que favorecen a los maestros sastres de la ciudad de Barcelona para exercer simultaneamente los oficios de sastre, paller, calsetero y ropavejero*, Barcelona, Imprenta de Maria Angela Martí viuda, 1756; Hernán Asdrúbal Silva, “Pulperías, tendejones, sastres y zapateros: buenos Aires en la primera mitad del siglo XVIII” *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, t. XXVI, pp. 471-506; *Ordenanzas antiguas y modernas del gremio de maestros sastres de Valencia*, Valencia, Artes Gráficas, 1949; Ruth de la Puerta Escribano, *Historia del gremio de sastres y modistas de Valencia : del siglo XIII al siglo XX*, Valencia, Ajuntament, 1997.

don Carlos de Arias mandó a recoger todos los géneros, provenientes del comercio ilícito, propiedad de Aguado, con excepción del monillo de la señora de Torres. Posteriormente entró el ayudante del gobernador, don José Robles en la casa del sastre de Torre, con la orden de que se presentara ante el mandatario y llevara consigo la prenda de vestir, como en efecto lo hizo para tomársele la declaración.²⁹⁸

También el primer mandatario ordenó citar al sastre Hilario Aguado, quien por no haber llevado consigo el frac solicitado, el mismo gobernador le dio unas bofetadas, afirmándole que por medio del mismo Hoyo sabía que poseía dicha mercancía. Realizadas las gestiones Cañaveral ordenó revisar el resto de las casas de los demás sastres de Cartagena de Indias, pero estos ya avisados, tuvieron tiempo para esconder todas las mercancías comprometedoras, por lo cual no se consiguió ningún otro género de contrabando.

Posteriormente se hizo comparecer al prior don Tomás Andrés Torres en la casa del gobernador la misma tarde del 27 de octubre de 1795, para realizar la correspondiente declaración. Reconoció que el frac y monillo eran suyos, el primero se lo había enviado don Juan Canosa desde Jamaica como un regalo, hacía más de cuatro años, por medio de don Manuel García del Río,²⁹⁹ el cual lo había tenido guardado en su armario hasta aquel momento. Y, la mosolina era de una pieza que había comprado su mujer a doña Petrona Ponce.

Don Tomás Andrés Torres, además señaló que no le había prohibido el uso de la prenda a su mujer, porque estas se vendían públicamente por las calles y todas las señoras iban vestidas con ellas por la ciudad. Como se ha podido ver existen discrepancias entre el hecho de

²⁹⁸ Esta historia, aparentemente de poca importancia, adquiere valor cuando se emplea como dato pormenorizado para demostrar que algunos de los acaudalados y distinguidos miembros del Consulado de Cartagena de Indias, que en apariencia eran acérrimos defensores del comercio legal, si podían beneficiarse del contrabando lo hacían.

²⁹⁹ Este comerciante que aparece aquí llevando desde Jamaica a Cartagena de Indias mercancías de contrabando, paradójicamente un mes después reapareció en Cádiz ofreciendo un amplio plan para combatir el contrabando en la ciudad caribeña últimamente citada. En el próximo epígrafe se estudiará el caso con detalles.

haber conseguido en la casa de los sastres las mercancías ilícitas y la declaración del prior del Consulado, donde señaló que había tenido el frac guardado desde hacía cuatro años en su armario.

El gobernador la misma noche, a las nueve, envió una comisión a la casa del prior para realizar una búsqueda exhaustiva de más contrabando, pero la pesquisa que duró hasta pasadas las once no arrojó ningún resultado. El gobernador al día siguiente, ordenó el arresto domiciliario del prior, el cual mantuvo hasta el día 31 de octubre de 1795, aunque el Tribunal del Consulado le solicitó no efectuarlo para evitar escándalos que desprestigiaran a la institución y sus miembros.

Todos los integrantes del Consulado, como era de esperar, se solidarizaron con el prior don Tomás Andrés Torres, e intentaron infructíferamente hacerle daño al gobernador y comandante del Apostadero Joaquín Cañaveral, quejándose ante el virrey, el secretario de Estado y del Despacho de Hacienda, y hasta el mismo rey. Según los mercaderes, don Joaquín Cañaveral abusaba de su autoridad, ejerciendo venganzas personales e injustas, con agravio público hacia el Tribunal del Consulado, opinión que para pesar de la corporación no compartieron las altas autoridades de la metrópoli.³⁰⁰

Los miembros del Consulado mantuvieron una crítica negativa hacia los guardacostas. No dudaron en reiterarle al rey y sus ministros que la mejor medida para combatir el contrabando en aquellas latitudes sería quitar a los oficiales de la Real Armada del mando del resguardo naval, asegurando que estos hombres eran los peores, y debía de volverse a nombrar a don Juan Álvarez Veriña, quien era muy temido por los

³⁰⁰ AGS, Secretaría de Guerra, 7085, Expediente 7. Informa sobre los varios empleos ejercidos simultáneamente por don Joaquín Cañaveral en Cartagena de Indias. Aranjuez, 20 de marzo de 1796. "... el jefe de Escuadra don Joaquín de Cañaveral los varios empleos, que reunidos ha servido en Cartagena de Indias con solo la dotación de el de gobernador, el puntual desempeño que en ellos ha acreditado, la buena administración de justicia con que ha procedido, las varias y útiles obras que en el tiempo de su gobierno se han construido si adelantado, y el incremento que en las rentas reales y de propios ha proporcionado por todo lo cual y mediante sus demás servicios contraídos por en cuarenta y siete años solicita que se le ascienda a teniente general con la antigüedad de la última promoción."

contrabandistas, y había ejercido esas funciones en el año 1786,³⁰¹ y se encontraba para aquel entonces trabajando en el resguardo marítimo de Caracas.³⁰²

Con la partida de don Joaquín Cañaveral surgió un nuevo conflicto de competencia en el Apostadero, en esta ocasión no fue con el Consulado sino con la Gobernación. Según las reflexiones realizada en el año 1797 por el nuevo comandante general de los guardacostas, don Joaquín Francisco Fidalgo, quien recibió el mando de manos de don Vicente Escalante el 27 de noviembre de 1796, la pequeña Marina cartagenera se encontraba en contradicción con todas las autoridades locales. Su principal problema era no contar con medios propios que les permitiera subsistir y operar, porque para suplirlos tenían que solicitárselos al gobernador de la plaza, quien en ocasiones lo concedía como si de una gracia particular se tratara. Este vínculo de dependencia generaba una Marina sin caudales propios, con autoridad limitada en sus barcos y carente de suficiente poderío para hacerse respetar. Su único sostén era la utilidad de los servicios prestados.

Las nuevas competencias se habían originado, según Fidalgo, fundamentalmente por el cese del gobierno del jefe de escuadra, don Joaquín Cañaveral, quien ejerció, al mismo tiempo, los cargos de gobernador, comandante general del Apostadero y comandante militar de la provincia. Su gestión se había caracterizado por un estado de tranquilidad que predominó, el servicio se realizó sin objeciones, reinó un buen orden, el comercio se encontró protegido hasta el punto de que el trabajo de Cañaveral y sus subalternos fue públicamente elogiado.

³⁰¹ AGI, Santa Fe, 1095. Real cédula. Concede el empleo de comandante del resguardo marítimo y de guardacostas al capitán de mar y guerra don Juan Álvarez de Veriña, con facultad de hacer el corso en las costas de las provincias del Virreinato de Santa Fe y en las demás de las Indias Occidentales, al arbitrio del virrey del Nuevo Reino de Granada, con el fin último de impedir el trato ilícito. San Lorenzo, 16 de noviembre de 1785.

³⁰² *Ibidem*, 909. Carta reservada para el conde de Tepa. Informa sobre el gran contrabando que se estaba practicando en Cartagena de Indias, Santa Marta, Río Hacha y Portobelo. Sin lugar ni fecha.

El gobernador Anastasio Cejudo, sustituyó a Cañaveral a inicios del año 1796, en su gobierno intentó agradarle a los comerciantes, para ello incordió al jefe de la Marina, quitándole la autoridad sobre el vigía³⁰³ situado en el castillo de San Felipe de Baraja, desde dónde se podían hacer señales con banderas y gallardetes a la plaza, referentes a los buques avistados, quien además pasaba un informe diario de las novedades al comandante del Apostadero. El centinela anteriormente había estado a cargo del comandante de la fortaleza, hasta que en el año 1789 el jefe de escuadra Cañaveral dispuso con acuerdo de la Junta del Departamento que estuviera bajo su dirección, y se pusiera en aquel puesto a un piloto de la Real Armada con sus correspondientes instrucciones.³⁰⁴

La Marina por sí misma no podía expender sus caudales, porque las *Ordenanzas Generales de la Armada* de 1748 señalaban que para ello debían intervenir los oficiales reales, lo cual por lo general originaba demoras administrativas que no permitían realizar los acopios de materiales necesarios para estar siempre lista y así ejecutar las comisiones urgentes asignadas, generando como consecuencia el descredito de la institución por no lograr ser eficiente en sus deberes.³⁰⁵

Las intromisiones del Consulado en el sistema de guardacostas no cesó. Don José Ignacio de Pombo le propuso al virrey un nuevo plan para luchar contra el comercio ilícito el 2 de junio de 1800. Con respecto al resguardo naval de las costas era dado a la idea de aumentar la cantidad de guardacostas para poder realizar un servicio continuado. En los puertos de Santa Marta y Portobelo debía de hallarse siempre un barco supervisando a todas las naves salientes y entrantes. También señaló que en el mar

³⁰³ AGS, Secretaría de Guerra, 7066, Expediente 28. Oficio para el virrey de Santa Fe. Informa que referente a la disputa ocurrida entre el gobernador y comandante de Marina, referente a un vigía, el rey decidió que el referido mando correspondiese al primero de estos. San Lorenzo, 28 de octubre de 1796.

³⁰⁴ AGS, Secretaría de Guerra, 7065, Expediente 48. Oficio del virrey José de Ezpelata para don Migue José Aranda. Informa sobre la disputa ocurrida entre el gobernador de Cartagena de Indias y el comandante general de Marina, referente a quién le corresponde el mando de un vigía de los castillos. Santa Fe, 19 de junio de 1796.

³⁰⁵ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/415. Oficio del comandante de Marina Joaquín Francisco Fidalgo para Pedro Varela y Ulloa. Informa sobre el origen de los conflictos de jurisdicción con el gobernador. Cartagena de Indias, 31 de mayo de 1797.

debían haber constantemente dos embarcaciones, una cruzando desde Sabanillas hasta más allá de la Galera, en la costa de barlovento, y la otro desde las Islas del Rosario hasta las bocas del Sinú a sotavento. Finalmente, dos más en el puerto de Cartagena de Indias, una en la entrada y otra en la bahía, también controlando a todos los barcos que navegaran por allí, y los demás bajeles zarparían a relevar, oportunamente, a sus compañeros.

Pombo pensó que con ese sencillo método se conseguiría practicar el corso sin interrupciones, de forma alternada y útilmente, guardando todos los puertos y puntos principales por donde se efectuaba el contrabando. Además de proporcionarle a las naves del comercio protección, también facilitaría la comunicación con la provincia de Panamá. Asimismo, consideró oportuno aumentar de seis a al menos ocho las embarcaciones del resguardo, y de esta manera no interrumpir el servicio mientras carenaban a las embarcaciones dañadas por el uso. Asimismo, era recomendable que los barcos del resguardo no fueran grandes, pero sí veleros, forrados con cobre,³⁰⁶ con una fuerza moderada para poder navegar hacia barlovento, y así poder acercarse a las costas cuando persiguieran a los tratantes ilícitos.

Las tirrias y propuestas alternativas del acaudalado gremio del Consulado de Cartagena de Indias, que iban en detrimento de los oficiales de la Marina real del Apostadero, en junio del año 1800 se habían calmado. Cuando los comerciantes se percataron de que el estado de crispación generado por ellos no proporcionó los resultados esperados, optaron por cambiar su estrategia y decidieron llevarse bien con el nuevo comandante general del Apostadero de Cartagena de Indias, capitán de

³⁰⁶ Diego Quevedo Carmona y Alejandro Anca Alamillo, *La Armada española y la Casa de Borbón. 300 años de historia*, Ferrol, Clud de Prensa del Ferrol, 1999, p. 64. “La extraordinaria longevidad que experimentaron los buques españoles en la segunda mitad del siglo XVIII sólo puede explicarse gracias al fomento de los diques de carena ya que no debemos olvidar lo fundamental que, para el mantenimiento y operatividad de aquellos navíos, significaban estas obras hidráulicas.”

Otro aspecto técnico no menos importante, fue el inicio a partir de la década de los ochenta de la implantación de un forro de cobre en la obra viva de algunos buques, lo que unido al primer factor apuntado, dio como resultado un espectacular incremento en su vida marinera.”

navío Cosme de Carranza y Vivero. El gremio de comerciantes convencidos de la imposibilidad de alcanzar sus objetivos intentó tener unas relaciones cordiales con los oficiales de la Real Armada, a tal punto de referirse a su máximo gobernante como una persona íntegra, celosa de su trabajo e inteligente.³⁰⁷

3. Plan del comerciante don Manuel García Ríos para impedir el contrabando en las costas del Virreinato del Nuevo Reino de Granada. 1795

No solamente hubo interés en abolir los guardacostas de Cartagena de Indias, bajo el mando de los oficiales de la Real Armada, por parte del Consulado de aquella ciudad. También otras personas relacionadas con la corporación, al margen de ella, intentaron hacer cesar el servicio en pro de sus beneficios personales. Un claro ejemplo de ello fue el comerciante don Manuel García Ríos, quien en el año 1791 había ejercido como diputado y juez adjunto del Tribunal mercantil de la urbe ribereña,³⁰⁸ y posteriormente desde Cádiz, el 27 de noviembre de 1795 expuso una reflexión del problema, que según él encarnaba el sistema de salvaguarda naval neogranadino para el bien del erario público, además de una propuesta para superar la supuesta dificultad.³⁰⁹

Además, García Ríos ofreció un análisis detallado de las razones por las cuales era ineficiente el trabajo de los oficiales de Marina encargados de aquel resguardo naval, y también planteó un plan general para realizar uno más eficiente y con menor cantidad de presupuesto.

³⁰⁷ AGI, Santa Fe, 960. Informe del Tribunal del Consulado de Cartagena de Indias para el virrey, referente al origen, causas del contrabando y soluciones para evitarlo. Cartagena de Indias, 2 de junio de 1800. El documento también se encuentra publicado en: José Ignacio de Pombo, *Comercio y contrabando en Cartagena de Indias*, Bogotá, Editorial Linotipia Bolívar, 1986.

³⁰⁸ César Terrientes-Mojica, *The Consulado...*, pp. 56-57.

³⁰⁹ Armando Martínez Garnica y Daniel Gutiérrez Ardila, *Quién es quién en 1810...*, p. 112. Manuel García del Río en el año 1800 se encontraba haciendo negocios con don Tomás de Andrés Torres, que había sido arrestado por el gobernador Joaquín de Cañaveral por poseer artículos de contrabando, aspecto que se estudió a comienzos de este capítulo. El virrey le había concedido a Torres una licencia para introducir mercancías desde Nueva York en la fragata “Flora” por un precio de 70.677 pesos fuertes, por cuenta y riesgo de García del Río. Su socio Torres en 1807 apoderó a las casas comerciales inglesas Gordon & Murphy y Reid Irving & Compañía.

Según el comerciante su proposición se derivó de conocimientos exactos adquirido del problema, después de una larga residencia de dieciséis años en Cartagena de Indias. Aunque el mercader no postuló a ninguna persona para hacerse responsable de la ejecución del plan, por medio de su discurso se infiere que su objetivo era que lo nombraran a él.³¹⁰

Con respecto a las áreas de la geografía y la meteorología, el mercader afirmó que los vientos generales del E. y E. N. E. existentes en la América septentrional durante casi todo el año eran bien conocido por todos los viajeros, con especial atención en las costas del Virreinato y sus islas, ubicadas desde los 25° hasta los 7°. En esta área del territorio existe un continuo temporal que se extiende desde el mes de noviembre hasta julio. Dichas circunstancias condicionaban la navegación de barlovento a sotavento, la cual se realizaba con mucha rapidez, por ejemplo, un barco podía ir desde La Guaira hasta Cartagena de Indias en tan sólo cuarenta y ocho horas. Empero, para el trayecto inverso se necesitaba entre veinticinco y treinta días, aunque se emplearan embarcaciones menores construidas muy finas con el fin de aumentar el desplazamiento disminuyendo la resistencia al agua. Por lo general, los buques con dirección a barlovento terminaban arribando a algún puerto a reparar las averías causadas en las jarcias, arboladuras y hasta en el casco de proa, como consecuencia de la mar gruesa y los fuertes vientos predominantes.

Las anteriores dificultades que creaban los vientos y marea en las costas de Nueva Granada y Venezuela, aunadas a la cercanía de las colonias inglesa en Jamaica, francesa en Santo Domingo, holandesas en Curaçao, Aruba y Bonaire, y danesa en Saint Thomas, resultaron ser una combinación nefasta, que sin duda le dificultaron al gobierno español solucionar el problema del contrabando, tan dañino para la Hacienda Pública³¹¹. Los indeseables vecinos de España en el Caribe no pudieron

³¹⁰ AGI, Santa Fe, 909. Informe relativo al estado de los guardacostas de Cartagena de Indias, elaborado por el comerciante Manuel García del Río. Cádiz, 27 de noviembre de 1795.

³¹¹ Véase: Álvaro Tirado Mejía, *Introducción a la historia económica de Colombia*, Bogotá, Ancora editores, 2001 y Anthony McFarlane, *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*, Bogotá, Banco de la República, 1997.

adueñarse de amplias extensiones territoriales, pero sí poseyeron importantes flotas navales para fomentar y desarrollar su comercio ilícito de exportación e importación en la zona.

La erradicación del contrabando en el Caribe³¹² fue un reto muy grande e inalcanzable para el gobierno español, tanto por ser favorecido por la propia naturaleza y geografía de sus costas, como por la dificultad de competir con los precios de los productos y mercancías ofrecidas por sus enemigos y demandada por los pueblos hispanoamericanos. Referente a este último punto, se puede señalar que los artículos legales salían desde los puertos de Cádiz, Barcelona, Málaga, entre otros, al llegar a su destino final en América se habían encarecido sustancialmente, debían cubrir los gastos de los impuestos reales, fletes de las embarcaciones, seguros del viaje, más las propias ganancias de los comerciantes. No obstante, en las factorías o almacenes de las potencias europeas en el Caribe, los tratantes podían adquirir efectos similares hasta en un 60% más barata que los provenientes de España. Motivo suficiente para animar la actividad ilícita.

La suma de las circunstancias expuestas anteriormente, imposibilitaban que los guardacostas custodiaran de forma efectiva las innumerables ensenadas existentes a lo largo de las dilatadas costas del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, empleadas para el desembarco de las mercancías provenientes del comercio ilícito. Fue frecuente realizar el contrabando con ayuda de la fuerza entre los años 1739 y 1740, es decir las embarcaciones tratantes inglesas y holandesas solían ir con una tripulación abundante y bien armada. Esta circunstancia obligó a que las autoridades españolas fijaran el dominio del mar hasta 30 millas fuera de las costas.

Los rivales de España avanzado el siglo XVIII no necesitaron seguir empleando la misma estrategia de trasladar la mercancía a las costas en barcos bien artillados, cuyos costos de mantenimiento y tripulación

³¹² Se recomienda ver: Luis Rodríguez Yunta, "Bibliografía sobre comercio marítimo, contrabando y piratería en las Antillas y el Caribe", *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1994, t. LI-2, pp. 203-232.

disminuían los márgenes de beneficios. Las circunstancias cambiaron, y los mismos españoles iban a las islas extranjeras con sus pesos fuertes a comprar las mercancías que tenían un atractivo precio. En algunas ocasiones se valieron de permisos otorgados por los gobiernos de Caracas para la exportación de mulas³¹³ y ganado vacuno, y de Cartagena de Indias para la importación de negros esclavos.³¹⁴ Estas circunstancias permitieron para Río Hacha, Santa Marta, Santa Fe, Popayán, Cartagena de Indias, Portobelo, Panamá y Quito estuviesen llenos de géneros de contrabando inglés proveniente de Jamaica.

El plan de defensa establecido por el gobierno para combatir el contrabando en su costa,³¹⁵ desde la refundación del Virreinato en 1739, consistió en tener una Armadilla en el puerto de Cartagena de Indias constituida por una fragata de la Real Armada. Algunos oficiales de su dotación fueron encargados de mandar cuatro o cinco buques menores de las clases de bergantín, goleta y balandra, para conformar la flota y realizar el corso.

³¹³ Véase: Ramón Aizpurua Aguirre, “Las mulas venezolanas y el Caribe oriental del siglo XVIII: datos para una historia olvidada”, en *Boletín Americanista*, Barcelona, 1988, n° 38, pp. 5-6. “Estas resistentes bestias de carga eran utilizadas en algunas de las islas del Caribe anglo-francés para mover los molinos de los trapiches azucareros, y dándose la circunstancia de que no eran abundantes en ellas, desde siempre sus habitantes se vieron obligados a buscarlas en el mercado exterior...”

³¹⁴ La bibliografía referente a la esclavitud es amplia y diversa. Se recomienda ver: Adolfo Meisel Roca, “Esclavitud, mestizaje y hacienda en la provincia de Cartagena 1533-1851”, en *Desarrollo y sociedad*, Bogotá, n° 4, 1980, pp. 251-284; Alvin O. Thompson, *Flight to freedom: African runaways and maroons in the Americas*, Kingston, University of the West Indies Press, 2006; Bárbara L. Solow (Editor), *British capitalism and Caribbean slavery: the legacy of Eric Williams*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987; Cyriaque Simon Pierre Akomo-Zoghe, “Cimarronaje y temporalidad como formas de socialización de los esclavizados en los Palenques colombianos (Cartagena de Indias-siglo XVII)”, en *Revista Justicia*, Barranquilla, Universidad Simón Bolívar, 2009, n° 15, pp.12-31; David Rueda Méndez, *Esclavitud y sociedad en la provincia de Tunja siglo XVIII*, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica, 1995; David Rueda Méndez, *Esclavitud y sociedad en la provincia de Tunja siglo XVIII*, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica, 1995; Davis Brión, *El problema de la esclavitud en la cultura occidental*, Bogotá, El Áncora editores, 1987; Demetrio Ramos Pérez, “Indios y negros de los territorios españoles del Caribe, llevados como esclavos a Norteamérica en el siglo XVIII”, en *Revista Española de Antropología Americana*, Madrid, n° 6, 1971, pp. 329-379; Dolcey Romero, *Esclavitud en la provincia de Santa Marta 1791-1851*, Santa Marta, Fondo de Editores, 1997; Germán Colmenares, *Historia económica y social de Colombia*, Bogotá, Editorial Tercer Mundo, 1997; y del mismo autor, *Los esclavos en la Gobernación de Popayán: 1680-1780*, Tunja, Publicaciones del Magister en Historia, 1991.

³¹⁵ AGI, Santa Fe, 909. Informe relativo al estado de los guardacostas de Cartagena de Indias... La costa del Virreinato del Nuevo Reino de Granada tenía una “vasta extensión de 500 millas, desde la punta más Norte de la laguna de Maracaibo hasta el escudo de Veragua”

La inutilidad de las embarcaciones mayores para hacer el corso, como las fragatas, quedó demostrada en aquella ocasión, porque uno de estos buques se deterioró bruscamente entre los dos y tres primeros años de haber estado fondeada en Cartagena de Indias,³¹⁶ por consecuencia del fuerte Sol y abundante humedad, la cual podría sus tercias, costados y fondo. El deterioro fue tan importante que las autoridades competentes se vieron obligadas a retirarla del servicio y venderla como leña, sin haber salido ni una vez a realizar el corso. A una nave de este porte le resultaba muy trabajoso luchar contra los enérgicos vientos, marea gruesa y fuertes corrientes, que sin duda hubieran podido causarle daños importantes e incluso crearle la posibilidad de naufragar en aquellas costas. Como consecuencia de la costosa experiencia, los responsables, decidieron no dejar más fragatas en aquel puerto, más bien optaron porque cada año fuera una para realizar el relevo de los oficiales de Marina.

García Ríos pensó que los métodos empleados por los oficiales de la Real Armada, que hacían el corso en los guardacostas, eran tan inútiles y dispendiosos para la Real Hacienda como lo fue la fragata asignada al resguardo naval. El presupuesto anual de la Armadilla desde 1739 hasta 1789, generalmente fue, según él, de 200.000 pesos fuertes. La cantidad proveniente fundamentalmente del Virreinato de Nueva España se empleaba en cubrir los sueldos, gratificaciones de mesa, carenas y demás gastos afines. El situado se redujo a 150.000 pesos fuertes a partir de 1789, los cuales pasó a financiar el propio Virreinato de Nueva Granada. El nuevo presupuesto era invertido en pagar los sueldos de un comandante de Marina, sin haberla, un ministro o comisario de ella, ocho o nueve oficiales con rango de alférez de fragata a capitanes de fragata, y en el astillero utilizado para las costosísimas carenas de las cuatro o cinco embarcaciones menores destinados al servicio.

³¹⁶ Aunque la fragata no saliera a realizar el corso, su presencia era usada por la Armada como un arma disuasoria contra los contrabandistas que utilizaban buques de porte considerable.

Los cuatro o cinco barcos, existentes en Cartagena de Indias les decían “*guarda-puertos*”, porque casi siempre estaban fondeados en él, aunque de vez en cuando hacían una salida.³¹⁷ En los cruceros solían emplear alrededor de veinte o treinta días, los más comunes eran para llevar los destacamentos de tropas de sus guarniciones, enviadas desde aquella plaza cada cuatro meses a Santa Marta y Río Hacha. Los oficiales de la Real Armada en las ocasiones que zarpaban con el objetivo de hacer el corso, jamás encontraban contrabandistas, y siempre volvían al puerto con el barco lleno de averías y los suministros consumidos. Los guardacostas debido a su mayor tamaño, peso de la artillería, víveres y gente, perdían la facilidad de remontar y acercarse a las entradas de los islotes, playas y bajíos de toda la costa, donde se ocultaban los contrabandistas con sus pequeños guairos, arriándoles sus velitas y camuflándolos con ramas de mangle, de modo que cuando se observaba desde el mar solamente parecía haber allí montes y costa desierta.

Cada uno de los bergantines, balandras o goletas del rey, utilizados en la aparente custodia de las costas, llevaba consigo una tripulación de unos cincuenta hombres y en ocasiones hasta de sesenta. Eran mandados por un teniente de navío o de fragata, un segundo comandante, un capellán, un contador o maestro de raciones, un contraamaestre, un guardián, un segundo piloto y un pilotín. El comandante y su segundo tenían el sueldo de América correspondiente a su grado, más las gratificaciones de mesa, criado, etcétera. El capellán cobraba sesenta duros al mes entre sueldo de mesa y criado, el contador con gratificación de mesas y su criado sesenta y tres pesos, y el pilo y su segundo treinta y quince.

³¹⁷ John Lynch, *La España del siglo XVIII*, Barcelona, Editorial Crítica, 1999, p. 283. “En el pensamiento estratégico español la mejor manera de utilizar la marina era no saliendo al mar. Se planteó entonces una curiosa paradoja. Cuanto más grande era la marina, menos era su movilidad; cuantos más cañones llevaba, menos frecuentemente eran disparados. Durante la guerra con Francia en 1793-1795, la marina alcanzó su máxima amplitud y su mínima actividad, haciendo gala de una gran lentitud para salir de puerto y de una falta total de disposición para enfrentarse al enemigo. Había una razón detrás de esa renuncia. El gobierno español concedía tan gran valor a la marina que no se decidía a utilizarla; había costado demasiado como para arriesgarla en la guerra y llegó el momento en que las pérdidas no podían ser sustituidas.”

Los buques solían ir bien armados con catorce cañones, diez o doce pedreros, el respectivo armamento de fusilería, sables, chuzos, pistolas, frascos de fuego, entre otros artilugios. Frente a tantas armas, Manuel García planteó la pregunta: ¿Para qué? Para batirse, en el caso de encontrarse, con un guairo o balahu, que eran unas goletillas pequeñísimas, muy finas y veleras con una tripulación de cinco o seis hombres, empleadas por los contrabandistas. No fue común que esos tratantes llevaran pistolas, su único interés se centraba en transportar su carga a la costa, la cual generalmente consistía entre cien y ciento cincuenta tercios pequeños de tres arrobas de peso, es decir, un solo hombre podía manejarlos y correr con ellos en el hombro si las circunstancias lo obligaban.

Los contrabandistas tendían a emplear entre cuarenta y cincuenta días en ir y volver de las islas enemigas en buscar mercancías. La misma operación acostumbraban repetirla unas seis veces al año, con lo cual mantenían abastecido todo el Virreinato del Nuevo Reino de Granada con abundantes géneros baratos. A este modo de operar se le debía sumar el realizado por las embarcaciones negreras, las cuales tomaban sus registros de dinero y frutos en los puertos habilitados por la real cédula del 24 de noviembre de 1791³¹⁸ que concedía libertad para el comercio de negros. Y como en el Virreinato neogranadino no era tan abundante la “madera de

³¹⁸ “La Real Cédula de 1791 permitía la salida de “frutos de la tierra” -productos locales agropecuarios-, que podían ser exportados por el monto que suponía la introducción de un cargamento de esclavos.” Cecilia Gárgano, “El libre comercio de esclavos: prácticas y procedimientos aplicados en el Río de la Plata (XVIII-XIX). Una aproximación a la articulación entre distintas formas de trabajo”, en *XXI Jornadas de Historia económica*, Buenos Aires, Asociación Argentina de Historia Económica, 2008 (formato CD), p. 4.

ébano”,³¹⁹ empleada en las haciendas, debido a que muchos cultivos los hacían con gente libre, el negrero aparentaba salir con su registro y pasaporte a comprar africanos, pero realmente iba a buscar contrabando, y en ocasiones regresaba al puerto sin ningún esclavo y otras veces, para guardar la apariencia, traían cuatro o seis piezas, y así cumplían con la legalidad de su viaje a las colonias extranjeras.

No obstante, los tratantes previamente habían quedado de acuerdo con otros sujetos en tierra para desembarcar los géneros adquiridos ilegalmente. Puestos a buen resguardo sus productos, esperaban un tiempo de entre tres y cuatro días para entrar al puerto. A la misma vez presentaban entre 3.000 y 8.000 pesos en dinero introducido a bordo, antes de ir al puerto, con el fin de poder argumentar que no hallaron negros para

³¹⁹ La opinión de los gobernantes del Virreinato, referente al tema de los esclavos, era diferente a la del comerciante Manuel García del Ríos. Los funcionarios estaban dados a la idea de que sin la adquisición de más esclavos la economía no podía dinamizarse y prosperar. El historiador Sánchez Ramos afirmó que: “Esta convicción de las autoridades coloniales sobre la necesidad de aumentar la población esclava como única manera de impulsar la débil economía del Virreinato, tuvo su realidad en constantes medidas de estímulo a la trata. Las sugerencias del presidente Manso tuvieron más tarde realización al introducirse esclavos por cuenta de la Real Corona, para venderlos a plazos a los propietarios de minas del Chocó como lo hizo en el año de 1788 el fiscal don Antonio de Vicente Yáñez, Visitador de esa provincia. Finalmente, en el año 1791, el virrey de Ezepeleta, con autorización real, declaraba libre la importación de esclavos por los puertos de Cartagena y Río Hacha. Mas, como lo observamos al final de este trabajo, esta última medida no tuvo ningún resultado práctico porque ya la trata de esclavos estaba casi extinguida y muchos de los propietarios neogranadinos carecían de medios financieros para adquirirlos.” Carlos Sánchez Ramos, *Historia de la agricultura. Lecturas complementarias*, Bogotá, Instituto Interamericano de Ciencias Agrícolas-OEA, 1980, pp. 26-27.

comprar o los encontrados tenía un precio muy alto.³²⁰ Asimismo, en ocasiones se declaraba el dinero afirmando preceder de la venta de sus cargas de algodón, cuero y palo de tinte, cuando realmente era de la comercialización del contrabando. De igual forma, en algunas ocasiones regresaron cargados de maíz, cocos, plátanos o palo de tinte, aparentando que durante su ausencia se dedicaron a ello.

Como en el puerto de Cartagena de Indias existían ministros de resguardo, al igual que en Río Hacha, Santa Marta y Río de Chagra en el Istmo de Panamá, los cuales siempre tenían la sospecha de que en los guairos se practicaba el contrabando, los abordaban en cuanto fondeaban y los registraban exhaustivamente. Pero nunca encontraban nada, por lo cual enviaban hombres a pie y a caballo por ambos extremos de la costa en busca de las mercancías, pero estas ya estaban inalcanzables para los incautos agentes de la Real Hacienda.

El señor García Ríos con respecto a los oficiales de la Real Armada, encargados de salvaguardar las costas del Virreinato, afirmó que no fueron formados para esa ocupación, la cual resultaba en cierto modo odiosa y vista por los marinos como digna de los guardas. Ni tampoco para mantenerse en el mar entre cincuenta y sesenta días peleando contra las

³²⁰ También se puede ver para el tema de la esclavitud a: Guido Barona Becerra, “Ausencia y presencia del negro en la historia colombiana” en *El negro en Colombia: en busca de su visibilidad perdida*, Cali, Universidad del Valle, 1992, pp. 22-59; Herbert Klein, *La esclavitud africana en América Latina*, Madrid, Alianza Editorial, 1986; Ildefonso Gutiérrez Azopardo, *Los afroamericanos*, Bogotá, Editorial el Búho, 1996; John R. Ward, *British west Indian slavery, 1750-1834*, Oxford, Clarendon Press, 1988; Manuel Lucena Salmoral, *Los códigos negros de la América española*, Alcalá, Ediciones Unesco-Universidad de Alcalá, 1996; María Cristina Navarrete, “El cimarronaje: una alternativa de libertad para los esclavos”, en *Historia Caribe*, Barranquilla, Universidad del Atlántico, 2001, n° 6, pp. 89-98; De la misma autora, *Historia social del negro en la colonia. Cartagena siglo XVII*, Cali, Universidad del Valle, 1995; Marianela, Ponce, *El ordenamiento jurídico y el ejercicio del derecho de la libertad de los esclavos en la provincia de Venezuela*, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de Historia, 1994; Michael Mullin, *Africa in America: slave acculturation and resistance in the American South and the British Caribbean, 1736-1831*, Urbana, University of Illinois, 1993; Moisés Munive Contreras, “Resistencia estática: los negros colombianos contra la esclavitud: Cartagena y Mampox, siglo XVIII”, en *Tiempos Modernos*, 2006, n° 14-2, pp. 1-18; Nina de Friedeman, *La saga del negro*, Bogotá, Universidad Javeriana, 1993; Okon Edet Uya, *Historia de la esclavitud negra en las Américas y el Caribe*, Buenos Aires, Claridad, 1989; Rafael Antonio Díaz Díaz, *Esclavitud, región y ciudad: el sistema esclavista urbano-regional en Santaafé de Bogotá 1700-1750*, Bogotá, CEJA, 2001; y Sidney W. Mintz, *Caribbean transformations*, New York, Columbia University press, 1989.

inclemencias de la naturaleza, las cuales maltrataban sus cuerpos, privando a los jóvenes militares de los placeres existentes en la ciudad. Ningún comandante de los guardacostas tenía firmeza, ni estaba dispuesto a sufrir en la espera de un día tras otro en el mismo lugar, padeciendo las mareas y vientos que no los dejaban dormir, comer ni sosegarse.³²¹

Los jóvenes oficiales de la Real Armada llegaban a Cartagena de Indias provenientes del Departamento de Cádiz, para tomar el mando de un corsario con la esperanza de enriquecerse en la primera salida con una presa succulenta. Sin embargo, realizaban sus cruceros sin encontrar a ningún contrabandista, regresando al puerto cansados de las incomodidades, renegando y decididos a no salir más, hasta que no les quedara recursos para excusarse. Una vez en tierra se mostraban engreídos, y por lo común se solían casar con las jóvenes de la ciudad, hecho ocurrido a todos los comandantes de los guardacostas que estaban a las órdenes del jefe de escuadra y gobernador de la plaza, don Joaquín de Cañaveral.

Cuando los oficiales se hallaban casados, terminaban sucumbiendo ante las necesidades de una esposa enferma o pronta a parir. Las consortes padecían dolorosos tormentos emocionales cuando sus maridos se marchaban al mar a realizar sus trabajos. Los oficiales que se hallaban en dichas circunstancias tenían motivos personales para rehusarse, por cualquier medio a su alcance, a efectuar el curso. A estos actos naturales del ser humano, se les añadió el agravante de que el jefe inmediato de los corsarios era otro oficial de su propio cuerpo, por lo cual tuvo tendencia a mostrar condescendencia con sus hombres, tanto por una leve indisposición de ellos, como por la de sus mujeres.

Según don Manuel García Ríos en el nuevo sistema anti-contrabando, propuesto por él, no había cabida a las deficiencias de los oficiales navales anteriormente analizadas, sus buques y maneras de proceder. Afirmó que sí el gobierno quería oponerse al destructivo

³²¹ AGI, Santa Fe, 909. Informe relativo al estado de los guardacostas de Cartagena de Indias...

comercio ilícito solamente necesitaba siete guairos o goletas similares a las usadas por los contrabandistas, para poder entrar y salir a cualquier escondrijo de la costa. Dichas embarcaciones serían tripuladas por doce marineros, un piloto con el cargo de capitán, un práctico de costa, un cocinero que al mismo tiempo ejercería las funciones de mayordomo y uno o dos pajecillos. Debían estar artilladas con ocho pedreros, dos obuses o cañones cortos de 4 libras y doce fusiles. Este armamento sería suficiente, según su criterio, para apresar y escarmentar a cualquier contrabandista.

El comerciante aseveró que el comandante de Marina y sus oficiales nunca estarían de acuerdo con su plan, porque en los pequeños barcos propuestos, su tripulación sufriría mucho, siempre irían empapados del agua de mar que revienta por proa, popa y los costados. La embarcación señaladas solamente tenían el resguardo de la bodega, en la cual era necesario agacharse para entrar, no llevaban camarotes, ni ninguna otra comodidad. Por estos motivos los oficiales de la Real Armada asignados a Cartagena de Indias no aceptarían desempeñar sus funciones en dichas barcas, renunciando a las comodidades de una cámara desahogada con buenos catres.

Los capitanes de las embarcaciones, podrían ser segundos pilotos o un pilotín antiguo, cobrarían 45 pesos mensuales, el práctico 15 pesos, el cocinero con funciones de mayordomo 12 pesos. Todos gozarían de tres raciones de Armada, los marineros devengarían 7 pesos de su soldada y ración, como habían estado en los guardacostas. Para el momento de la propuesta, los costos de un buque del Apostadero de Cartagena de Indias era el siguiente: el comandante cobraba su sueldo, la gratificación de mesa, más los tres criados que requerían 11 pesos cada uno, sumaban 130 pesos fuertes al mes. Entre el segundo comandante y el capellán 140 pesos, el piloto y su segundo 40 pesos, el maestro de raciones o contador con gratificación de mesa y el criado 63 pesos. Los cincuenta marineros a 7 pesos de soldada cada uno eran 350 pesos. Todo completaba la cantidad

de 723 pesos fuertes al mes, y estando cuatro constantemente armados ascendían a 2.892 pesos fuertes. Sin embargo, el costo mensual de los siete guairos podía ser de 760 pesos fuertes.³²²

Con respecto al precio de las embarcaciones, los siete guairos del porte de treinta y cinco a cuarenta toneladas, aunque se forraran de cobre para su mayor andar, costarían 1.500 pesos cada uno, y los siete 10.500 pesos fuertes. Este valor era bastante bajo si lo comparamos con el de una goleta de las empleadas en el resguardo naval de entre ochenta y cien toneladas, que era de unos 6.000 pesos si se compraba en Norteamérica, por tener el rey en sus almacenes clavazón, jarcia, lona, estopa, brea, alquitrán, entre otras cosas. Si se fabricaban en otros Astilleros de América su coste podían llegar a 11.000 y 12.000 pesos. El mismo barco valdría en el “Boquete”, que era como llamaban al Arsenal de Cartagena de Indias, entre 8.000 y 10.000 pesos. A los tres años seguramente necesitarían carenarse en firme, igual a como lo hacían los guardacostas, implicando un gasto adicional.

El comerciante en su propuesta expuso que el comandante de los nuevos guardacostas debería ser un jefe independiente del gobierno de la plaza e incluso del virrey. Además, era conveniente que estuviera condecorado con los honores de intendente, con un sueldo asignado de 8.000 pesos para vivir decentemente, así el público lo trataría con respeto, aceptaría su autoridad, y su integridad se hallaría libre de toda tentación de intereses. Estaba previsto formar un Tribunal con su asesor letrado, asignándole al cargo 1.500 pesos de sueldo, con el objetivo de resolver rápidamente todos los casos a través de sumarios.

También era aconsejable que el Tribunal contara con suficiente jurisdicción para registrar casas, almacenes y haciendas. Las apelaciones

³²² *Ibidem.*

de estas causas no debían de pasar por la Audiencia³²³ ni por manos del virrey, solamente tendría jurisdicción el Consejo de Indias, para evitar los inconvenientes causados por los celos entre unos y otros ministros en América, en detrimento de los vasallos y atraso del servicio del rey.

El intendente se encargaría de vigilar la conducta de los capitanes de los barcos, prohibirles rigurosamente arribar bajo ningún motivo a los puertos de Río Hacha, Santa Marta y Portobelo. Así no se relacionarían con ninguna persona, evitando surgir cohechos u otros vicios que los pudiera desviar de su objetivo de combatir el contrabando. Tanto el intendente como su asesor no cobrarían costas ni cualquier otro honorario más que sus sueldos. No deberían de obtener ningún beneficio económico de los comisos o presas de mar, de las cuales se entregaría una cuarta parte de su valor a la Real Hacienda, y las tres cuartas partes restantes se distribuirían entre la tripulación del barco apresador, dando la ventaja al capitán de cobrar cuatro partes de marinero y al práctico tres. Si el apresamiento se realizaba entre dos barcos, la distribución se efectuaría de igual forma para ambas las tripulaciones.

El dinero obtenido de la venta de los comisos realizados en tierra se dividiría de la siguiente forma: Para la Real Hacienda un 25%. El denunciante 25%. El intendente³²⁴ 40%. Y el asesor 10%, reduciéndose solamente del total los gastos de escribanía. El motivo por el cual el rey debía renunciar a las $\frac{3}{4}$ partes del valor de las presas de mar y tierra era que la cantidad repartida fuera lo suficientemente cuantiosa para que los contrabandistas no pudieran prometer una cuantía igual o superior, y de esta forma hacer cómplices a las personas encargadas de combatirlos.

³²³ Para este tema se puede consultar: José María Restrepo Sáenz, *Biografía de los mandatarios y ministros de la Real Audiencia: (1617-1819)*, Bogotá, Editorial Cronos, 1952; *Libro de acuerdos públicos y privados de la Real Audiencia de Santafé en el Nuevo Reino de Granada*, Bogotá, Tip. Colón, 1938 y Manuel Lucena Salmoral, *Nuevo Reino de Granada: Real Audiencia y Presidentes*, Bogotá, Ediciones Lerner, t. II, 1967.

³²⁴ En comerciante don Manuel García Ríos se contradice en lo referente a lo que debía cobrar por su trabajo el intendente. Anteriormente dijo que solamente percibiría su sueldo. No obstante, en esta ocasión pide un 40% del valor de los comisos realizados en tierra.

La inversión que se realizaría para los siete guairos era de unos 760 pesos mensuales, pero aunque hubiera ascendido a 800 pesos, al mes serían 5.600 pesos, al año 67.200 pesos, los cuales sumados a los 9.500 pesos de los sueldos del intendente y asesor llegarían a los 76.700 pesos. Cantidad muy inferior a los 150.000 pesos que solían emplear los oficiales de la Real Armada para el resguardo. Y, aunque en las reparaciones de los barcos se invirtiera entre 10.000 o 12.000 pesos anualmente, nunca superarían su gastos los 90.000 pesos.

El plan para realizar los cruceros por el mar territorial del Virreinato del Nuevo Reino de Granada consistía en que dos embarcaciones deberían cruzar y costear hacia barlovento y sotavento del Río Hacha y Cabo de la Aguja ubicado a cuatro leguas al norte de Santa Marta. Otros dos desde el mencionado Cabo hasta las islas Rosario y bocas del Sinú que se hallan a doce leguas del Sur de Cartagena de Indias. Y dos más desde la Punta de San Blas, ceca de Portobelo, hasta doce leguas a sotavento de las bocas del río Chagra. El barco restante se quedaría en el puerto de la capital para cubrir cualquier necesidad extraordinaria.

A los cuatro guairos encargados del corso de las costas de Río Hacha, Santa Marta y Cartagena de Indias les correspondía estar permanentemente en la mar. Para el suministro de víveres, desembarco de enfermos, o cualquier otra urgencia, debían arribar a Cartagena de Indias uno después de otro, de forma que hubieran siempre tres embarcaciones sobre las costas. Si ocurría esto, inmediatamente se echaría el séptimo barco a la mar, el cual sin esta necesidad tampoco permanecería continuamente en el puerto, sino que alternaría con las otras seis embarcaciones según las circunstancias.

Manuel García Ríos en lo referente al argumento empleado por los militares, relativo a que si se retiraban las fuerzas de la Real Armada de Cartagena de Indias la plaza quedaría desamparada en una guerra, aseveró lo siguiente: Si el enemigo se hubiera decidido a arremeter con una

ofensiva firme, de nada valdrían los cuatro o cinco guardacostas. Finalmente, el comerciante concluyó diciendo que las anteriores razones eran las más adecuadas para extinguir el contrabando del Nuevo Reino de Granada. Solamente se necesitaba, por parte de las autoridades competentes, buscar un hombre de bastante virtud y firmeza para vencer los obstáculos y contradicciones puestos por la malicia al establecimiento del sistema de corso propuesto.

La organización de la defensa de Cartagena de Indias, mientras estuvieron los oficiales de la Real Armada a cargo de los guardacostas, siempre contó con la posibilidad de combinar la capacidad de fuego de los buques con la de los castillos y artillería móvil de tierra. Es decir, funcionó como un sistema integral de defensa donde los oficiales de la Marina de Guerra, oficiales de los Reales Ejércitos y las Milicias,³²⁵ actuaron coordinadamente entre sí, con un grado de efectividad bastante aceptable. Un ejemplo muy claro de ello se demuestra en la excelente defensa combinada que preparó el oficial de la Real Armada don Blas de Lezo contra la flota del almirante Edward Vernon en 1741.

La propuesta privada del comerciante Manuel García Ríos, para crear un sistema de salvaguarda naval dirigido por corsarios particulares, posiblemente hubiera ahorrado algunas sustanciosas cantidades de dinero a la Real Hacienda. Empero, no se instauró en ningún lugar y tampoco se le dio mayor importancia, porque las autoridades peninsulares la consideraron inadecuada por no cubrir las necesidades de los resguardos marítimos americanos. Desde todo punto de vista carecía de una concepción estratégica militar que respondiera a los intereses defensivos

³²⁵ Con respecto al tema de las Fuerzas Armadas, se recomienda consultar los siguientes textos: Gustavo Placer Cervera, *Ejército y milicias en la Cuba colonial: 1763-1783*, Madrid, Embajada de España en Cuba, 2009; José Javier Ruíz Ibáñez (coordinador), *Las milicias del rey de España: sociedad, política e identidad en las monarquías ibéricas*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2009; José Rojas Galván, *Las milicias de Nueva Galicia: elite, indígenas y castas, los soldados del rey (1758-1810)*, México D. F., Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2009; Juan Marchena Fernández, *Ejército y milicias en el mundo colonial americano*, Madrid, Mapfre, 1992; Del mismo autor, *La institución militar en Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1982; Santiago Gerardo Suárez, *Las milicias: instituciones hispanoamericanas*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1984; Del mismo autor, *Marina, Milicias y Ejército en la colonia*, Caracas, Caja de Trabajo Penitenciario, 1971.

del Estado, el proyecto fue concebido para un escenario de paz, omitiendo la complicada geopolítica del mar Caribe, que durante el siglo XVIII e inicios del XIX resultó ser muy conflictiva.³²⁶

4. Proyectos locales para el resguardo naval. 1798-1801

No solamente hubieron intereses privados en suprimir el sistema de guardacostas dirigido por los oficiales de la Real Armada española, sino que también existieron intentos estatales de acabar con él, llevados a cabo por altos funcionarios reales como fueron el gobernador de Cartagena de Indias y el virrey del Nuevo Reino de Granada.

El gobernador de Cartagena de Indias,³²⁷ y mariscal de campo de los Reales Ejércitos don Anastasio Cejudo Núñez y Diosdado, inició su mandato el 18 de febrero de 1796 extendiéndose hasta 1807.³²⁸ Durante el transcurso de su gestión mostró un claro desafecto hacia su antecesor, don Joaquín Cañaveral que era un oficial superior de la Real Armada, al igual que hacia los demás compañeros de carrera de éste. El virrey durante aquel tiempo fue José Manuel Ezpeleta, gobernó desde 1789 hasta 1797, y también era mariscal de campo de los Reales Ejércitos. Su sucesor, Pedro Mendieta y Múzquiz, tenía el grado de teniente general de los Reales Ejércitos y asumió el cargo el 3 de enero de 1797.

Como se ha podido observar, a excepción de Cañaveral, los otros tres altos funcionarios pertenecían a la misma institución militar, proporcionándoles camaradería y determinación de no compartir el control político y mando militar del Virreinato con los oficiales de la Real Armada. La situación anteriormente expuesta se visualiza con mayor claridad en la relación existente entre el gobernador de Cartagena de Indias

³²⁶ AGI, Santa Fe, 909. Informe relativo al estado de los guardacostas de Cartagena de Indias...

³²⁷ Véase: Nicolás del Castillo Mathieu, *Los gobernadores de Cartagena de Indias: (1504-1810)*, Bogotá, Academia Colombiana de Historia, 1998.

³²⁸ AGI, Estado 52. Informe de la Junta de Guerra realizada en Cartagena de Indias el 14 de abril de 1798, por haberse avistado una división de ocho buques ingleses en Cabo de la Vela. Santa Fe, 19 de mayo de 1798. Cejudo también era caballero de la Orden de Santiago, comandante general de la plaza y provincia de Cartagena de Indias y subinspector general de las tropas veteranas y de milicias que comprendían el nuevo Reino de Granada.

y el comandante general del Apostadero, ambos ubicados en la misma ciudad. Además de las competencias entre el Ejército y la Marina, se debía sumar un aliado al primer grupo, que eran los miembros del Consulado, los cuales representaron otro colectivo de fuerzas contrarias a los oficiales navales, que desde su fundación en 1795, mantuvieron conflictos con los marinos.

El virrey Ezpeleta, se hallaba en una “ofensiva burocrática” contra los guardacostas de Cartagena de Indias el 19 de abril de 1796. El origen desencadenante del enfrentamiento fue el presupuesto de aquel periodo en curso, que se le encargó al comandante general del Apostadero, y cuyo cálculo de la cuantía requerida se decidió en una Junta de Marina.³²⁹

En el ejercicio anterior, el jefe del Apostadero le envió al virrey el 20 de enero de 1795 la cuenta del dinero que se necesitó aquel año, dividida en dos partes: La primera era de 80.684 pesos, 2 reales y 14 maravedíes correspondiente a la subsistencia de dos balandras, tres goletas usadas como guardacostas de Cartagena de Indias y una goleta y una lancha cañonera destinadas a cruzar el Golfo del Darién. La segunda porción era de 34.307 pesos y 2 reales destinados a cubrir los costos de los pertrechos y víveres de las mencionadas embarcaciones, de las cuales solamente cuatro eran comandadas por oficiales de la Real Armada, y las otras tres se encontraban a cargo de oficiales de mar. Ambas cantidades sumaron 114.991 pesos, 4 reales y 14 maravedíes. En ese momento no hubo problemas.

En la asignación del presupuesto del año 1796 se siguió el mismo procedimiento, con la sorpresa para el virrey de haberse incrementado la cantidad a 165.364 pesos y 2 reales, excediendo al anterior en 50.372

³²⁹ En referencia al tema de la administración se aconseja consultar: Edberto Oscar Acevedo, *Funcionamiento y quiebra del sistema virreinal: investigaciones*, Buenos Aires, Ciudad Argentina Ciencia y Cultura, 2004; Gisela Morazzani de Pérez Enciso, *La Intendencia en España y en América*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1966; Luis Navarro García, *Las reformas borbónicas en América: el plan de Intendencias y su aplicación*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1995; Ramón María Serrera Contreras, *El modelo de organización y administración del espacio colonial en el nuevo mundo*, Sevilla, Fundación Corporación Tecnológica de Andalucía, 2009.

pesos y 6 reales, equivalentes a casi un 44% extra. La Junta de Marina justificó la brusca crecida señalando la necesidad de adquirir una goleta nueva, la cual sustituiría otra perdida en un naufragio en los bajos de las costas de Cartagena de Indias. Asimismo, se solicitaron 8.000 pesos destinados a carenar el barco nuevo, más el dinero preciso para cubrir el aumento dispuesto por el rey, a través de la real orden del 11 de septiembre de 1795, por concepto del abono de una ración ordinaria a las gratificaciones de mesa, además de cada criado de los comandantes y oficiales de la dotación de los bajeles. También, se solicitó el posible capital requerido por los buques que solían arribar al puerto, más el demandado por los oficiales que debían ir desde España a Cartagena de Indias a completar la dotación de los guardacostas, según el reglamento.³³⁰

Ante las circunstancias planteada el virrey Ezpeleta tomó la determinación de no aprobar íntegramente el presupuesto solicitado por la Junta de Marina. Según él, el mayor gasto dimanaba de una real orden que no le había comunicado el Ministerio de Hacienda, concretamente en lo concerniente a las gratificaciones y raciones. Tampoco debían entrar en el presupuesto el estimado de gastos de los buques que en comisión pudieran entrar en el puerto sin llevar órdenes del rey para tal fin, y en el caso de contar con ellas se solucionaría sobre la marcha por no representar ningún problema complicado.

También el virrey Ezpeleta ordenó que la parte correspondiente a la subsistencia de los buques fuera igual a la del año anterior, y la segunda, referente a la compra de pertrechos y víveres, se suministraría según se librara como lo establecían las normas prescritas en la materia, porque aún en el primer cuatrimestre del año 1796 el Ministerio de Real Hacienda no le había comunicado la orden del 11 de septiembre de 1795, emitida por el

³³⁰ AGI, Santa Fe, 1092. Oficio del virrey Ezpeleta. Informa que el presupuesto de los guardacostas del año 1796 debía hacerse semejante al de 1795. Santa Fe, 19 de abril de 1796.

Ministerio de Marina.³³¹ Ante esta situación el alto funcionario planteó la necesidad de variar el sistema establecido para el resguardo naval, que según él erogaba una cantidad exorbitante anualmente sin notarse el beneficio esperado.³³²

El máximo mandatario del Nuevo Reino de Granada, intentando buscar una alternativa diferente a la ofrecida por los oficiales navales, le expuso al rey que el resguardo marítimo podría efectuarse con un presupuesto más pequeño, empleando un sistema diferente al realizado por los oficiales de la Real Armada.³³³ Para reforzar su propuesta se basó en las experiencias de los corsarios particulares que en el pasado trabajaron en Cartagena de Indias. Según el virrey, si el principal objetivo de los guardacostas era luchar contra el contrabando, por su naturaleza deberían de depender de la Superintendencia de Real Hacienda y Subdelegación de Rentas y no de la Marina de guerra.³³⁴

Además, Ezpeleta revisando los archivos encontró el proyecto que le presentó el corsario de Caracas don Juan Álvarez de Veriña al arzobispo virrey don Antonio Caballero y Góngora en el año 1786, para hacer el resguardo naval desde el Orinoco hasta el Escudo de Veraguas, que consta de una distancia de más de 500 leguas. El patrullaje de las costas de Santa

³³¹ Julio F. Guillén, *Historia marítima...* p. 218. “En realidad, la Marina se regía, en lo particular, personal y servicios, por la Dirección General de la Armada -verdadero Estado Mayor-, cuyo cargo estaba anejo al de la Capitanía General de Cádiz, considerado este Departamento como principal, hasta 1793, que se trasladó a Madrid.” Sobre el Ministerio de Marina puede verse: Dionisio Perona Tomás, *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina 1714-1808*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1998.

³³² AGN, Milicias y Marina, 19. Informa que el suministro de caudales de los guardacostas de Cartagena de Indias se realizará de la misma forma que el del año 1795.

³³³ AGM, Expediciones, 32. Oficio de Pedro Mendinueta para Antonio Cornel. Informa sobre la disposición con que se haya el rey para establecer en Cartagena de Indias un nuevo resguardo marítimo a cargo de particulares, relevando de esta manera del servicio a los oficiales de Marina. Santa Fe, 19 de mayo de 1800.

³³⁴ La tendencia apuntaba a finales del siglo XVIII e inicios del XIX, hacia un rumbo distinto, porque se perseguía la especialización de las funciones. Al respecto el historiador Merino Navarro afirmó que “El siglo XVIII presenta la profesionalización definitiva de los oficiales de la armada. Salvo casos muy concretos (Barceló, por ejemplo) los cargos son ocupados por este nuevo Cuerpo General, cuyo origen está en las compañías de Guardia Marinas, Cádiz primero (1717) y Ferrol y Cartagena más tarde (1776). Con una formación académica, estos hombres, procedentes de los estratos medios y bajos de la nobleza, sustituyeron progresiva e irreversiblemente a los antiguos oficiales, extraídos de la marina mercante y de los corsarios, sobre todo de las rutas atlánticas.” José Patricio Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981, p. 34.

Marta lo realizaron con dos balandras, una goleta y una lancha cañonera, cuyo costo al año fue de 56.452 pesos y 4 reales, y los cruceros de las costas de Cartagena de Indias lo hicieron con una balandra, dos goletas, dos galeotas y dos lanchas cañoneras, con un gasto anual de 71.844 pesos. Las dos partidas necesarias para cubrir las costas de subsistencia de las once embarcaciones sumaron 128.296 pesos y 4 reales.

El trabajo del corsario Álvarez de Veriña, en el litoral neogranadino, duró hasta finales de 1788, cuando el rey nombró virrey de aquel espacio político-administrativo al teniente general de la Real Armada, Francisco Gil y Lemos. El marino aprovechó la ocasión para expulsar a los corsarios del Apostadero y restituir a los oficiales de su gremio. Puso en marcha el plan afirmando que debía mejorarse el estado de la Real Hacienda. Además, señaló que aquel resguardo naval, compuesto por treinta y dos buques era excesivo, por lo cual debía reformarlo. Al comandante de Marina, capitán de navío don Juan Gastelu le dio las instrucciones el 2 de abril de 1789, de dejar solamente los guardacostas necesarios, separándolos de la Capitanía General de Venezuela. Asimismo, debía de reducir la maestranza³³⁵ y marinería para disminuir el costo.

El virrey Ezpeleta no se rendía en su afán de quitarle la responsabilidad del resguardo marítimo a la Real Armada, busco más argumentos para que el rey mandara a retirar a los marinos de aquel Apostadero. Astutamente comparó la anterior cantidad con los 165.364 pesos y 2 reales solicitados por la Junta de Marina para el año 1796 y se dio cuenta que esta superaba en 37.067 pesos y 6 reales a la del corsario Álvarez de Veriña, aunque tenían cuatro buques menos.

Desafortunadamente para Ezpeleta, cuando Gil y Lemos se desempeñó como virrey de Nueva Granada, se hallaba el Ministerio de

³³⁵ “Los trabajadores de los arsenales (el «núcleo de operaciones») conformaban las denominadas maestranzas, que tenían carácter permanente y, en caso de necesidad, se ampliaban con miembros eventuales.” Juan Torrejón Chaves, “Estructura y organización de la producción en los Arsenales de la Marina española del siglo XVIII” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2001, n° 74, pp. 57-58.

Guerra y Hacienda de Indias unidos al de Marina³³⁶ bajo el mando de don Antonio Valdés. Por esa razón no halló en el Archivo de la Real Hacienda las órdenes expedidas en aquel momento, cuando se les volvió a entregar el mando de los guardacostas a los oficiales navales, las cuales seguramente contenían las noticias referentes a las embarcaciones que formarían el resguardo, los oficiales que las comandarían, las tripulaciones, el presupuesto asignado anualmente por el rey, y los términos empleados para restablecer el Arsenal y Ministerio de Marina de Cartagena de Indias.

El virrey Ezpeleta no tuvo tiempo de finalizar su objetivo de hacer retirar a los oficiales navales del Apostadero, porque su período de gobierno alcanzó su fin. Sin embargo, cuando a principios de 1797 llegó su sucesor, el virrey Pedro Mendinueta y Múzquiz, también con el grado de teniente general de los Reales Ejércitos, recibió como legado el encargo de continuar la misma pelea. Su antecesor le explicó que en el Virreinato habían graves problemas con el contrabando, y según él, en gran medida era culpa de los guardacostas. Asimismo, aprovechó la ocasión para ilustrarlo sobre los enfrentamientos que el comandante general del resguardo marítimo habían tenido con los miembros del Consulado de Cartagena más los inconvenientes generados a la Real Hacienda por el trato ilícito.³³⁷

Ezpeleta instruyó a su sucesor en la idea de que la mejor vía para deshacerse de los oficiales de la Real Armada, además de los argumentos ya mencionados, era usando las reales órdenes del 23 de mayo y 20 de octubre de 1784 referentes a la extinción del Ministerio de Marina de Cartagena de Indias, donde se ordena su retirada a La Habana. Más las

³³⁶ Julio F. Guillén, *Historia marítima española. Lecciones para uso de los caballeros guardias marinas*, Madrid, Museo Naval de Madrid, 1961, p. 217. “En 1714, Felipe V unificó todas estas escuadras y armadas, incluso las de Indias, y creó la Secretaría del Despacho de S. M. en el de Marina, es decir: el Ministerio, creando el cuerpo único de la Marina Real, que se agregó a la de Guerra hasta 1721, que fue independiente y con la de Indias, después de Ultramar, agregada en algunas ocasiones.

En 1759 se crearon los Departamentos Marítimos con Capitanes Generales al frente.”

³³⁷ AGI, Santa Fe, 1092. Oficio del virrey Ezpeleta. Informa sobre los gastos que se habían hecho en años anteriores para el resguardo naval de Nueva Granada. Santa Fe, 19 de abril de 1796

cartas reservadas de arzobispo virrey Antonio Caballero y Góngora, n° 57 y 107 y la carta del 12 de marzo de 1787 n° 1397 que contiene el plan formado por el jefe de los corsarios de Caracas para reemplazar a los guardacostas del Virreinato. También le aconsejó escuchar a las personas imparciales más entendidas en el tema. Con toda esta combinación de argumentos y herramientas los altos oficiales de los Reales Ejércitos, pensaron asegurarse el triunfo sobre los de la Marina de Guerra.

El nuevo mandatario continuó la “cruzada administrativa” contra los oficiales del Apostadero, el primer e inmediato objetivo a atacar siguió siendo el presupuesto para mantener los buques y su personal. Pero, aunque la máxima autoridad política y militar del Virreinato de Nueva Granada se opusiese a aprobar las cuantías de dinero que requerían los guardacostas, no podía hacer mucho, es decir, los oficiales navales se defendían y atacaban bien con su principal arma para el combate burocrático: *Las Ordenanzas Generales de la Armada*.

El cuerpo de leyes fundamentales de la Marina de 1793 era claro en la organización de la creación de los presupuestos, y no daba ninguna facultad a los virreyes para alterarlos o tomar alguna providencia, solamente estaban autorizados a facilitar y librar los caudales. Dadas las circunstancias, la única manera de intentar reducirle la consignación a los guardacostas era pedirle, de buena manera, a la Junta de Marina que disminuyeran las cuantías solicitadas, explicándoles que la Real Hacienda no se hallaba en disposición de cubrir en aquel momento tan elevados gastos. No obstante, con esta estrategia el virrey sólo pudo conseguir una prórroga para no entregar todo el dinero, porque luego debía abonarle la cantidad faltante.³³⁸ Al alto mandatario solamente le quedó la opción de comenzar a escuchar reservadamente a los sujetos más prácticos, teniendo

³³⁸ *Ibidem*. Oficio del virrey Pedro Mendinueta. Informa sobre la enorme suma a que ascienden los gastos de los guardacostas de Cartagena de Indias. Sin lugar, ni fecha.

en cuenta la documentación heredada de su antecesor,³³⁹ además de quejarse al rey con la esperanza de ganar su apoyo.³⁴⁰

El virrey intentó buscar personas con dominio del tema concerniente al resguardo naval del Virreinato de Nueva Granada, pero no tuvo éxito. Asimismo, solicitó a La Habana y Caracas copia de los planes empleados en aquellas costas. Desde Cuba le enviaron una ejemplar relativamente rápido, pero el de Venezuela llegó con mucho retraso. Dadas las circunstancias, el alto mandatario decidió acudir a los “expertos imparciales”, los cuales supuestamente eran un grupito del Consulado de Cartagena de Indias y su gobernador.³⁴¹ Mendinueta le solicitó a Anastasio Cejudo toda la información necesaria para dar solución al problema el 19 de abril de 1798, pero tuvo que esperar hasta el mes de agosto, cuando tuvo listo un primer borrador del proyecto.

4.1. Plan del gobernador de Cartagena de Indias

El plan que el gobernador Anastasio Cejudo elaboró para sustituir al sistema de guardacostas, comandado por los oficiales de la Real Armada, consistió principalmente en relevar a estos profesionales por sujetos particulares. La nueva flota que se encargaría de realizar el resguardo marítimo debía constar de diez embarcaciones, a saber:

- 1 goleta de fuerza de 120 toneladas.
- 4 goletas menores.
- 1 galeota.
- 1 lancha cañonera.
- 1 falúa.
- 2 lanchas de auxilio.

³³⁹ *Ibidem*. Informa sobre los excesivos gastos de los guardacostas de Cartagena de Indias. Santa Fe, 19 de abril de 1797.

³⁴⁰ AGN, Milicias y Marina, 62. Oficio del príncipe de la Paz para el virrey de Santa Fe. Informa que el rey suspendió tomar providencia sobre los gastos de los guardacostas de Cartagena de Indias. Aranjuez, 13 de junio de 1797.

³⁴¹ *Ibidem*. Oficio del virrey Mendinueta informando sobre los medios propuestos por el Consulado de Cartagena de Indias para extinguir el contrabando en aquellas costas. Sin lugar ni fecha.

El puerto de Cartagena de Indias seguiría siendo la residencia principal de los guardacostas, es decir, desde donde debían partir y regresar de sus correspondientes cruceros a barlovento y sotavento.

En la ciudad debía de crearse un Tribunal de Justicia dirigido por el gobernador que actuaría como intendente del ramo,³⁴² ejerciendo como jefe de todo lo perteneciente a los guardacostas. Su figura se subordinaría a la autoridad del virrey del reino, del asesor del gobierno y escribano de Real Hacienda. El suministro de caudales y la cuenta y razón debía estar a cargo de los oficiales reales, a los cuales se les debía sumar un dependiente y un capitán de maestranza con las funciones de oficial de órdenes que se encargaría de supervisar el desempeño de los oficiales y gente de mar empleados en los barcos durante su permanencia en el puerto.

Con respecto al presupuesto necesario para poner a funcionar el resguardo naval, Cejudo afirmó que sumando los costos del Tribunal de Justicia, Cuenta y Razón, Almacenes, Proveeduría, Matrícula, subsistencia de los buques señalados, sueldo de sus oficiales y tripulaciones, resultaba la cantidad de 60.000 pesos anuales. Dicha cuantía sería la que debería desembolsar la Real Hacienda para luchar contra el comercio ilícito en aquellas costas.

Invariablemente debían de estar siempre en la mar cuatro de las embarcaciones menores, cruzando dos a barlovento hasta Cabo de la Vela y las otras a sotavento hasta Chagres, sin permitirles entrar a ningún puerto al menos que se justificara la existencia de una urgente necesidad. Después de los barcos permanecer en la mar dos meses, uno de cada lado sería relevado con los atracados en el puerto principal, y así alternar el servicio logrando que todos descansaran cuatro meses al año.

Estaba previsto suprimir el guardacostas de Santa Marta, porque el paraje sería vigilado por los nuevos corsarios. Sin embargo, el del Río

³⁴² AGS, Secretaría de Guerra, 7085, Expediente 11. Real cédula que concede el gobierno de Cartagena de Indias al mariscal de campo don Anastasio Cejudo. San Lorenzo, 22 de octubre de 1795. El sueldo de gobernador era de 9.000 pesos fuertes anuales. No obstante, el funcionario podía asumir otro cargo público con sus correspondientes honorarios, lo cual era una buena fórmula para lucrarse y obtener más prestigio.

Hacha sí debía conservarse y ponerlo bajo el pie de las goletas menores para cubrir las urgencias de aquella plaza, y principalmente para colaborar en la lucha contra el trato ilícito de los extranjeros que frecuentaban la costa de los guajiros, que era el punto más distante de Cartagena de Indias.

Por último, para el trabajo diario del nuevo sistema de guardacostas eran suficientes los 18.000 pesos anuales calculados. Como consecuencia quedaría un sobrante que cubriría los costos de las carenas en firme requeridas, si no resultaba más conveniente vender el bajeles. El dinero necesario para la adquisición de las nuevas naves y las habilitaciones propuestas se obtendría de la venta de las existentes no imprescindibles, más todas las cosas desgastadas por su uso, y los objetos hallados en los almacenes de la misma clase que no les sirvieran a las nuevas embarcaciones. Con el capital obtenido de las comercializaciones se podría realizar la compra de los barcos, o sólo haría falta muy poco capital, el cual aportaría la Real Hacienda.³⁴³

El plan del gobernador, acompañado de los argumentos relativos al comercio lícito e ilícito y al ahorro que le proporcionaría a la Real Hacienda, fue enviado por el virrey a la metrópoli para su evaluación. Carlos IV concedió su aprobación el 4 de septiembre de 1799, y se oficializó por una real orden del 10 de septiembre del mismo año. El rey, a priori, pensó que el proyecto elaborado por Anastasio Cejudo ofrecía un ahorro considerable, proporcionando al mismo tiempo mayores ventajas en el desempeño de sus funciones. El máximo mandatario neogranadino, antes de poner en ejecución el plan debía avisarle al señor Longara en España. Además, previamente propuso hacer unas mejoras al plan, las cuales efectuaría anticipadamente a la orden de retirar de Cartagena de Indias a La Habana al comandante general del Apostadero, oficialidad del Arsenal y Ministerio de Marina, para después dictar la resolución y remitírsela al virrey Mendinueta.

³⁴³ John Lynch, *La España...*, p. 281. “Los abastecimientos y el mantenimiento constituían otro problema para la administración y de la eficacia de los responsables de esas cuestiones dependía no sólo la utilización económica de los recursos sino la eficacia de una escuadra en el mar.”

Asimismo, se le hizo saber al virrey, para que lo tuviera presente en sus correcciones y propuestas del plan definitivo, que el resguardo naval de Cartagena de Indias a mediados de 1798 estaba formado por siete buques:

- 1 goleta con catorce cañones de a 4 libras y ocho pedreros.
- 2 balandra con catorce cañones de a 4 libras y ocho pedreros.
- 1 goleta con doce cañones de a 3 libras y seis pedreros.
- 1 goleta con dos cañones de a 2 libras y seis pedreros.
- 1 goleta con ocho cañones de a 2 libras y seis pedreros.
- 1 lancha cañonera con un cañón de 18 libras, dos de 4 libras y ocho pedreros.

Todos los barcos guardacostas se encontraban subordinados al comandante del Apostadero, y el gobernador de la provincia no tenía ninguna facultad para su mando. El mandatario sólo se encargaba de facilitar el personal necesario para su tripulación, ejerciendo las funciones de juez de Matrícula, que ordinariamente mantenía bajo su jurisdicción a trescientas sesenta personas, incluyendo a la oficialidad y demás empleados. Los que conformaban el Ministerio de Marina y el Arsenal ascendían a ciento cuatro individuos de todas clases, ambos grupos sumaban cuatrocientos sesenta y cuatro sujetos.

Además de los mencionados buques de Cartagena de Indias, había otro establecido en el puerto de Santa Marta, que se empleaba para el resguardo peculiar de aquella costa. Su porte era de alrededor de treinta toneladas, artillado con cuatro cañones de 3 y dos de 4 libras, tripulado con diez personas y algunas veces con un número mayor, según lo exigían las circunstancias. En Río Hacha también había otro corsario particular de treinta y dos toneladas, armado con seis cañones de 3 libras e igual tripulación que el anteriormente mencionado.³⁴⁴

³⁴⁴ AGI, Santa Fe, 1092. Informe del virrey Mendinueta. Hace referencia al plan que elaboró el gobernador de Cartagena de Indias, Anastasio Cejudo, para el resguardo de la costa. Sin lugar, 19 de abril de 1798.

Después de haber sido aprobado por el monarca el desmantelamiento del sistema de guardacostas que dirigían los oficiales de la Marina de Guerra, transcurrió poco más de un año sin que la real determinación hubiese llegado a los mandos del Apostadero de Cartagena de Indias, por lo cual los marinos continuaron prestando sus servicios.

4.2. Plan “del virrey” del Nuevo Reino de Granada

Sin más, debido a las jerarquías y relaciones de poder, el plan del gobernador de Cartagena de Indias, en el mes de octubre de 1800, pasó a ser propiedad del virrey, que se encargó de ampliarlo, mejorarlo y darle un carácter de reglamento. Inicialmente estuvo formado por treinta artículos, entre sus aspectos más destacados se puede señalar que la flota de diez barcos cambió su configuración, en esta nueva ocasión se compondría, tomando en cuenta la voluntad de Mendinueta, de:

- 2 goletas de ciento veinte toneladas.
- 4 goletas menores de entre treinta y cuarenta toneladas.
- 1 lancha cañonera.
- 1 falúa.
- 2 lanchas de auxilio armadas.³⁴⁵

La concepción estratégica del virrey, referente a los guardacostas, era emplearlos en el objetivo de impedir el contrabando llevado a cabo por españoles y extranjeros en las costas del Virreinato, cuyo mar territorial según él se extendía desde Cabo de la Vela, en la provincia de Río Hacha, hasta el puerto de Chagres, correspondiente al gobierno de Panamá. Los barcos que resultaran apresados en los cruceros debían ser conducidos al puerto de Cartagena de Indias. También los buques podrían ser usados para conducir a otras plazas pliegos, tropas, pertrechos o realizar otras comisiones que exigiera el real servicio, cuando se considerasen urgentes.

³⁴⁵ *Ibidem*. Informa sobre el estado en que se encontraba la planificación del nuevo resguardo de la costa de Cartagena de Indias, acompañado de las instrucciones formadas por aquel gobernador y corregidas por él. Santa Fe, 19 de octubre de 1800.

El máximo mandatario del Virreinato del Nuevo Reino de Granada sería el superintendente general de Real Hacienda, con facultad de dar todas las órdenes convenientes para el buen gobierno. Podía nombrar a los capitanes de los buques, el de maestranza, guardalmacén, proveedor general y subdelegado de matrícula, con arreglo a las propuestas que debía formar y remitirle el gobernador de Cartagena de Indias. Asimismo, estaba bajo su poder designar al oficial de auxilio que se concedía a los ministros de Real Hacienda. El virrey a todos los integrantes del resguardo les expediría título para posteriormente presentárselo al gobernador, quien se encargaría de posesionarlos de los correspondientes cargos. El resto de empleos menores los asignaría el intendente subdelegado.

El virrey Mendinueta, al menos en “su proyecto” contempló que el gobernador de Cartagena de Indias fuera el intendente subdelegado de la Superintendencia de Real Hacienda del reino y como tal, jefe del resguardo naval, con mando sobre los capitanes de los barcos, sus subalternos y todos los demás empleados pertinentes. Además de estar facultado para emplear buena parte del personal, también lo estaba para prescindir de ellos. A la misma vez, tenía la obligación de hacer ejecutar las órdenes emitidas por el superintendente general. Como era de esperar, por estas labores tenía derecho a cobrar el dinero que estaba previsto en el plan.

El jefe del resguardo también se encargaría de la inspección de los barcos, con el fin de que siempre estuvieran prestos a salir a la mar cuando se necesitaran, por lo cual contaría con autorización para librar el pago relativo a los sueldos de los empleados o cualquier otra cantidad necesaria, siempre que esta no excediera la asignada anualmente. No obstante, si requería un gasto extraordinario podía instruir un expediente al virrey y superintendente general, y así justificar la necesidad ante la Junta Superior de Hacienda, donde se decidiría si procedía o no.

El capitán de maestranza estaba obligado a vigilar y estar atento a las buenas oportunidades que se presentaran, con el objetivo de comprar

efectos navales a bajos precios, especialmente en tiempos de paz. Cuando consiguiera una oferta interesante debía de pedirle una nota con especificaciones y precios al dueño de la mercancía, firmada por éste, para ser entregada al gobernador, quien a su vez se asesoraría con personas entendidas, y con el dictamen de los oficiales reales podía proceder a realizar la adquisición.

Durante los cruceros los capitanes de los barcos serían los responsables de reconocer prolijamente todos los puertos, calas, radas y parajes ocultos existentes en la zona asignada para su patrullaje, especialmente los seleccionados por el gobernador como sospechosos o más propicios para los contrabandistas. Las embarcaciones apresadas en la costa, estuvieran o no comerciando, se acompañarían de la información que acreditara la disposición en que fueron capturadas. Además, la documentación señalada debía ser remitida al gobernador junto a un inventario de su cargamento y pertenencias.

La presa tenía que ser tripulada con una parte de la gente del corsario, encargando a una persona de confianza la responsabilidad de todos los objetos o géneros inventariados. Al llegar los apresadores, con el barco capturado a Cartagena de Indias, se debían seguir los trámites pertinentes a las causa de comisos. Al ser declarado como bueno se procedería inmediatamente a comunicárselo al virrey para su aprobación, y una vez recibida se procedería con la distribución, confiriéndole a la embarcación captora la recompensa que le correspondía por ley.

Los individuos de la matrícula y todos los demás empleados que laborarían en el resguardo naval de Cartagena de Indias, bajo las reglas del nuevo plan, obtendrían el privilegio de solamente ser demandados ante la autoridad del gobernador. El mandatario privativamente y con inhibición de cualquier otro tribunal conocería de sus delitos, tanto civiles como criminales, sustanciándolas conforme a derecho y otorgando las apelaciones para la Superintendencia del reino, a la cual daría cuenta de las sentencias y determinaciones que expidiera en las causas criminales de

gravedad, acompañada de los autos sin ejecutarse hasta obtenerse la resolución del virrey.

A los barcos del resguardo marítimo les correspondía auxiliar a los de la Marina mercante, en todas sus necesidades, y en los casos que no estuvieran prevenidos se debía observar las *Ordenanzas y Reglas de los Guardacostas de Caracas*. El gobernador y subdelegado estaría forzado a dar partes al virrey y superintendente, de todas las ocurrencias extraordinarias surgidas, como podían ser la pérdida de un bajel, suspensión del empleo de algún capitán de las naves u otra persona empleada para la salvaguarda. También se obligaría a entregar un informe anual respecto al desempeño del nuevo sistema, donde comunicaría el número de presas realizadas por cada uno de los capitanes de las embarcaciones y sobre el adelanto logrado por este medio para su gobierno y providencia.

Para finalizar, el virrey Mendingueta terminó pidiendo que se le pagara al asesor general un sueldo extra de 400 pesos al año por la nueva carga de trabajo, al escribano mayor de 250 pesos y 350 pesos al oficial de la Secretaría, tal y como se pensó hacer con el gobernador, asesor, escribano de Real Hacienda y oficiales reales de Cartagena de Indias.

La “ofensiva” del gobernador y virrey inicialmente tuvo un rotundo éxito, habían logrado convencer al monarca de que retirara de Cartagena de Indias a los oficiales navales, Ministerio y Arsenal, cediéndoles el trabajo de resguardar las costas a las autoridades virreinales.³⁴⁶ Empero, la victoria obtenida comenzó a desvanecerse cuando tres fragatas británicas bloquearon el puerto de Cartagena de Indias y los guardacostas, como fuerza militar, respondieron con una defensa acorde a las circunstancias. Resultaba absurdo pensar que unos corsarios, sin ninguna formación profesional en el arte de la guerra naval, pudieran enfrentarse contra grandes buques de guerra comandados por expertos oficiales de la Royal

³⁴⁶ AGM, Expediciones, 32. Oficio de Soler para el virrey de Santa Fe. Informa sobre el remplazo de los guardacostas de la Marina de Cartagena de Indias por individuos particulares. San Ildefonso, 10 de septiembre de 1799.

Navy. A este enemigo poderoso solamente podía plantarle cara, con igualdad de condiciones, sus homólogos de la Real Armada Española.³⁴⁷

Los oficiales de la Marina española, en el escenario del conflicto, además de defender la plaza de Cartagena de Indias de la agresión británica, también atacaron con contundencia al enemigo.³⁴⁸ Cumplieron una importante labor logística transportando pertrechos, municiones y demás auxilios a Panamá, Portobelo y otros puertos ultramarinos, y mantuvieron libre de enemigos la rutas costeras para abastecer de víveres la ciudad. Asimismo, demostraron eficiencia en trasladar el relevo de las tropas apostadas en Santa Marta y muchas otras funciones que los guardacostas propuestos en el nuevo plan del gobernador y virrey no podrían haber cumplido, debido al poco porte y armamento de las embarcaciones. Es de destacar que cuando Cosme de Carranza asumió la Comandancia General del Apostadero, los miembros del Consulado de Cartagena de Indias le solicitaron en muchas ocasiones su auxilio y protección para los buques del comercio, y porque se lo había prestado en términos eficaces, en diversas ocasiones, los mercaderes le manifestaron sus gratitud por la valiosa ayuda.³⁴⁹

Se debe destacar que los oficiales y personal del Apostadero de Marina comandaban las lanchas cañoneras consideradas un arma naval fundamental para la defensa del puerto. Igualmente en ninguna parte del proyecto del virrey se tomó en cuenta un bloqueo o ataque de fuerzas extranjeras. Después de lo sucedido el gobernador y virrey se dieron cuenta de la debilidad de su proyecto, pero pese a ello no dieron su brazo a

³⁴⁷ *Ibidem*. Oficio para Cosme de Carranza. Informa sobre los buenos servicios que ha prestado a Cartagena de Indias desde que asumió el cargo de comandante general del Apostadero. Cartagena de Indias, 8 de mayo de 1800.

³⁴⁸ “Siendo el servicio de los guardacostas una ocupación puramente de guerra es innegable que nadie puede desempeñarle mejor que los oficiales y demás individuos de la Real Armada que tanto se han distinguido en todos tiempos en este servicio de que hay testimonios muy recientes en Cartagena de Indias; y que ejercitaran su profesión adquiriendo grandes adelantamientos en la práctica de ella.” AGM, Guardacostas, 1178. Borrador para Domingo de Grandallana. Informa sobre la conveniencia de encargar a los oficiales de la Real Armada de los guardacostas de Cartagena de Indias. Aranjuez, 13 de mayo de 1802.

³⁴⁹ AGM, Expediciones, 32. Oficio para Cosme de Carranza. Informa sobre los buenos servicios que ha prestado a Cartagena de Indias desde que asumió el cargo de comandante general del Apostadero. Cartagena de Indias, 8 de mayo de 1800.

torcer. Siguieron con la disposición de poner en marcha el nuevo sistema a inicios del mes de junio de 1801, cuando se firmara la paz con Inglaterra, por lo cual los dos altos mandatarios continuaron trabajando para tenerlo todo preparado.³⁵⁰

En Cartagena de Indias, durante el ocaso del siglo XVIII, se había iniciado una campaña de fuerte oposición hacia el comandante general del Apostadero, don Cosme de Carranza. Él aseguraba que había sido puesta en marcha por los sujetos beneficiados por el contrabando en aquella ciudad, a quienes combatía activamente, y llegaron a arrojar pasquines en donde ofendían a su persona. Incluso el gobernador de la plaza le remitió al virrey la copia de un “*infame y atrevido libelo*” hallado el 13 de noviembre de 1799, donde además de los insultos dirigidos hacia Carranza, también sus enemigos lo amenazaron con quitarle la vida. Tuvieron que tomarse medidas dirigidas a mantener la tranquilidad pública e intentar descubrir quienes eran los autores de aquel atentado.³⁵¹

Por otro lado, en España el ilustrado, militar y político don Antonio Cornel,³⁵² desde el Ministerio de Guerra ya había reflexionado sobre el gran perjuicio que resultaría para el Estado la decisión de retirar a los oficiales de la Real Armada del Apostadero de Cartagena de Indias, con la excusa de crear un ahorro de 100.000 pesos fuertes a la Real Hacienda del Virreinato de Nueva Granada en los gastos relativos a la salvaguarda marítima. Cornel tenía claro que el establecimiento de la Comandancia de Marina en aquel lugar no tenía por único objetivo luchar contra el contrabando, porque la principal misión de los guardacostas era proteger el litoral del Virreinato en todos los tiempos y en especial en los de guerra. Asimismo, la monarquía en el año 1799 estaba madurando la idea de

³⁵⁰ *Ibidem*. Informa de la aprobación del nuevo plan de resguardo marítimo y las circunstancias que no le permitían ejecutarlos en aquel momento. Santa Fe, 19 de febrero de 1800.

³⁵¹ AGM, Expediciones, 32. Oficio de Pedro Mendinueta para Cosme de Carranza. Informa sobre los insultos y amenazas que ha recibido aquel comandante del Apostadero de Marina. Santa Fe, 18 de enero de 1800.

³⁵² Véase: Javier Tambo Moros, *Antonio Cornel y Ferraz. Ilustrado, militar y político*, Zaragoza, Editorial Ícaro, 2010.

poner todas las costas del Imperio Español bajo el cuidado de los oficiales de la Marina Real.³⁵³

Además, desde España siempre se había mirado a Cartagena de Indias como uno de los parajes más crítico de los dominios americanos, porque su posición geográfica convertía a la ciudad, como se ha venido señalando, en un punto estratégico desde el punto de vista militar. No era casualidad que siempre en tiempos de guerra los enemigos de la Corona dirigían sus hostilidades hacia esa zona. En el conflicto bélico vivido desde 1796 hasta 1802 se bloqueó en varias ocasiones el principal puerto neogranadino por unidades británicas, generalmente superiores, obligando al gobernador de la provincia a acudir al comandante general del Apostadero para coordinar los preparativos de la defensa de la plaza por mar. Además se le confiaba el mando de todos los castillos a los oficiales de Marina, para poner en marcha la protección integral de la localidad.

En síntesis, don Antonio Cornel afirmó que la seguridad de las costas de Cartagena de Indias dependía principalmente del servicio prestado por la Real Armada. Verbigracia, se construyeron lanchas cañoneras y se tomaron medidas adecuadas para rechazar los ataques de los enemigos, todo con el fin de buscar a través de esos medios el bien del Estado, que según la política española de defensa de finales del siglo XVIII e inicios del XIX, debían de recaer solamente en manos militares inteligentes. En España y en el Nuevo Reino de Granada, durante la guerra, se sabía las claras intenciones de los ingleses relativas a adueñarse de Portobelo, en cuya zona combinaron sus ataques con ofensivas llevadas a cabo desde el océano Pacífico o mar del Sur por Panamá. A finales del siglo XVIII unidades de la Royal Navy hicieron sentir su poder de fuego en las costas del Perú, donde incluso llegaron a formar un establecimiento en la isla de Santa María del Archipiélago de las Galápagos.

³⁵³ AGM, Expediciones, 32. Oficio de Antonio Cornel para el secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina. Informa sobre los motivos por los cuales no deben retirarse los oficiales de Marina de Cartagena de Indias. San Lorenzo, 26 de diciembre de 1799.

El comandante del Apostadero a finales del año 1800 aún no había recibido la orden por parte del Ministerio de Marina para ceder el resguardo a los corsarios y retirarse a La Habana. Además, en Cartagena de Indias se había difundido el rumor de que el precepto se revocó. La noticia llegó a oídos del gobernador y virrey, y comenzaron a sospechar que en la metrópoli se estaba reflexionando en torno a derogar la real cédula donde se aprobaba la supresión del sistema de guardacostas.

El bloqueo del puerto de Cartagena de Indias realizado por las tres fragatas británicas no favoreció en nada las aspiraciones del gobernador y virrey. En la acción hostil los oficiales navales cumplieron eficientemente su cometido y obligaron a retirarse a los buques de guerra enemigos³⁵⁴. La victoria sirvió para reivindicar su valía y aumentar su popularidad entre la población, hasta el punto que sus propios enemigos políticos reconocieron que en aquel momento los oficiales de la Armada estaban realizando el resguardo de las costas con un celo como jamás antes se había visto.³⁵⁵

Con todo lo acaecido, los compañeros de armas de los Reales Ejércitos, don Anastasio Cejudo y don Pedro Mendinueta, vieron desvanecidas todas las posibilidades de expulsar a los oficiales de la Real Armada del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, instaurar su proyecto y así hacerse cargo del resguardo naval de aquellas costas.³⁵⁶ La derrota, en la pelea burocrática, llevaba consigo la pérdida de un nuevo cargo que les devengaría importantes ingresos económicos, que se sumarían a sus

³⁵⁴ Caso que se estudia con detalle en el capítulo V de esta tesis.

³⁵⁵ AGI, Santa Fe, 1092. Oficio del virrey Mendinueta. Informa sobre el estado en que se encontraba la planificación para el nuevo resguardo de las costas de Cartagena de Indias. Santa Fe, 19 de octubre de 1800.

³⁵⁶ El virrey y gobernador ignoraban que los altos mandos de la Real Armada, en España, aun recordaban con claridad la mala experiencia vivida con los Corsarios de Caracas. Eran "... muchas las consideraciones a que da lugar este asunto importante, y sólo fijaré mi atención en las de mayor entidad, notando de paso que la idea de volver a poner los guardacostas de Cartagena de Indias al cargo de sujetos particulares, manifiesta haberse olvidado ya el mal servicio que hicieron en esta forma en los tiempos del arzobispo virrey, y que obligó a abolir este sistema en 1789, restableciendo no sólo el Apostadero de Marina de Cartagena de Indias, sino también enviando entonces a mandar allí al jefe de escuadra don Joaquín de Cañaveral en calidad de comandante de Marina, y de gobernador de aquella plaza, por la íntima conexión que tienen entre sí estos dos ramos en las plazas marítimas." AGM, Guardacostas, 1178. Borrador para Domingo de Grandallana. Informa sobre la conveniencia de que los oficiales de la Real Armada se encarguen de los guardacostas de Cartagena de Indias. Aranjuez, 13 de mayo de 1802.

suelos. Además, visualizaron cómo se les escapó de sus manos la posibilidad de hallarse facultados para contratar una considerable plantilla de personas, ejecutar un importante presupuesto para realizar negocios en la adquisición de barcos, armas, pertrechos, víveres e incluso contratar servicios externos afines.³⁵⁷ Sin duda, el móvil económico y de cuotas de poder, resultó ser una causa de bastante peso en los diversos conflictos de competencias, frecuentemente surgidos entre los gobernadores y los comandantes de la Marina de Guerra.

Cuando se enteró el rey de las circunstancias ocurridas en Cartagena de Indias, las cuales no favorecían al nuevo plan del resguardo marítimo, resolvió que los oficiales de la Real Armada y sus guardacostas debían continuar en el Apostadero, aunque resultaran gravosos para la Real Hacienda, con el objetivo de auxiliar la defensa de la plaza. No obstante, el monarca pensó que con la llegada de la paz, se crearían las condiciones favorables para poner en marcha el proyecto propuesto por el virrey.³⁵⁸

Empero, posteriormente Manuel Godoy y sus colaboradores más cercanos convencieron a Carlos IV de que los sistemas de guardacostas de todo el Imperio Español debían estar en manos de personas profesionales y no de mercenarios particulares.³⁵⁹ Y así, el monarca quedó ganado a la idea, el 22 de mayo de 1802, de que todos los litorales de sus dilatados reinos, de ahora en adelante, se protegerían con “*fuerzas sutiles*” de su propiedad comandadas por los expertos oficiales de la Marina Real.³⁶⁰ Esta

³⁵⁷ John Lynch, *La España...*, p. 281. “La Marina y su construcción se habían convertido en una operación de negocios a gran escala, que utilizaba a millares de trabajadores y que precisaba grandes sumas de dinero. Esto exigió un mayor esfuerzo de planificación, administración y organización, aspectos necesitados también de modernización.”

³⁵⁸ AGN, Expediciones, 32. Oficio de Miguel Cayetano Soler para Antonio Cornel. Informa sobre la suspensión del nuevo plan del resguardo de las costas de Cartagena de Indias. Palacio, 16 de diciembre de 1800.

³⁵⁹ *Ibidem*. Borrador para Cosme de Carranza. Informa que todos los resguardos navales de sus dominios deben estar a cargo de la Marina Real. Valencia, 12 de diciembre de 1802.

³⁶⁰ Asimismo, la Real Armada en 1802, afirmó que la misión de los guardacostas era: “Siendo puramente militar de Marina el servicio de los baxeles Guardacostas, como que su triple objeto de interceptar el comercio ilícito que se intente hacer por ellas; favorece el legítimo de los vasallos de S. M.; y defender sus Costas de qualquiera violación...” *Estado General de la Real Armada*, Madrid, Imprenta Real, 1808, p. 100.

disposición derogó la real orden del 23 de diciembre de 1800, en la cual se ordenaba a los marinos marcharse del Virreinato Neogranadino después de firmarse la paz con Inglaterra. De esta forma, definitivamente se desvanecieron las aspiraciones del gobernador de Cartagena de Indias y virrey de Nueva Granada.

5. Visión y reformas navales del generalísimo don Manuel Godoy y Álvarez de Faria

Don Manuel Godoy estaba convencido de que el sistema de guardacostas de Cartagena de Indias era muy adecuado a las necesidades defensivas del Imperio Español en los inicios del siglo XIX, al punto de decidir implantarlo en todas sus costas.³⁶¹ El Príncipe de la Paz³⁶² se inclinó a favor de ese modelo de salvaguarda naval debido a las noticias llegadas a sus oídos, referentes a lo eficiente y oportuno que resultó ser cuando les correspondió defender, con evidentes ventajas, las costas neogranadinas de los ataques de las fuerzas marítimas británicas.³⁶³

Asimismo, el secretario de Estado y del Despacho Universal de Hacienda de España e Indias don Miguel Cayetano Soler, y el encargado del Ministerio de la Guerra don Antonio Cornel,³⁶⁴ que conformaban parte del gobierno de Godoy, también apoyaron la idea de que el tipo de

³⁶¹ AGM, Expediciones, 32. Borrador para Cosme de Carranza. Informa que todos los resguardos navales de sus dominios deben estar a cargo de la Marina Real. Valencia, 12 de diciembre de 1802.

³⁶² Este importante protagonista de la política de Carlos IV ha sido controversial para la historiografía tradicional. Sin embargo, recientemente han surgido estudios novedosos que aportan análisis objetivos. Entre los diversos textos existentes se puede ver: Carlos Seco Serrano, *Godoy, el hombre y el político*, Madrid, Espasa-Calpe, 1978; Emilio La Parra López, *Manuel Godoy: la aventura del poder*, Barcelona, Tusquets, 2002; Del mismo autor, *Manuel Godoy y la ilustración: Jornadas de Estudio*, Cáceres, Consejería de Cultura, 2001; Enrique Rúspoli, *Godoy, Manuel: la lealtad de un gobernante ilustrado*, Madrid, Temas de Hoy, 2004; José Belmonte Díaz, *Godoy: historia documentada de un expolio*, Bilbao, Beta III Milenio, 2004; *Manuel Godoy y su tiempo: Congreso Internacional Manuel Godoy (1767-1851)*, Badajoz, Miguel Angel Melón Editor, 2003, II t.

³⁶³ AGM, Guardacostas, 1178. Borrador para Domingo de Grandallana. Informa sobre la conveniencia de que los oficiales de la Real Armada se encarguen de los guardacostas de Cartagena de Indias. Aranjuez, 13 de mayo de 1802.

³⁶⁴ AGM, Expediciones, 32. Oficio de Miguel Cayetano Soler para Antonio Cornel. Informa sobre la suspensión del nuevo plan del resguardo de las costas de Cartagena de Indias. Palacio, 16 de diciembre de 1800.

salvaguarda costera neogranadina era el más apropiado para proteger todas las costas españolas, tanto peninsulares como ultramarinas.

Cuando Manuel Godoy ascendió a primer secretario de Estado en 1792, le tocó lidiar con una situación militar, política, y económica complicada.³⁶⁵ La Revolución Francesa³⁶⁶ había dejado cicatrices y heridas en la Monarquía Hispánica que dificultaron la gobernanza del reino, contexto que también se vio afectado por las insurrecciones de las colonias Inglesas en Norteamérica.³⁶⁷ Estos dos grandes acontecimientos históricos, en los cuales España tuvo un papel secundario, generaron retrasos en las rentas públicas,³⁶⁸ desequilibraron los presupuestos del Estado para

³⁶⁵ “A finales del siglo XVIII, las secciones de Guerra y Marina absorbían 2/3 de los gastos del Estado, incrementando enormemente el Déficit de la Hacienda. Concretando más, durante el periodo 1788-1792 los gastos de la Sección de Guerra ascendieron al 38,87% del total, mientras que los de Marina alcanzaban el 26,59% (no hay que olvidar que ambas iban entrelazadas, revirtiendo luego esencialmente sobre la Armada).” José Gregorio Cayuela Fernández y José Ángel Gallego Palomares, *La Guerra de la independencia: Historia bélica, pueblo y nación en España: (1808-1814)*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, 2008, p. 58.

³⁶⁶ Se recomienda ver: Enrique Cornide Ferrant, *La Revolución Francesa y sus consecuencias para España*, Santiago de Compostela, Fundación Caixa Galicia, 2003; Jean-René Aymes, *Ilustración y revolución francesa en España*, Lleida, Milenio, 2005; Joseph Pérez, “La Revolución Francesa y la independencia de las colonias hispanoamericanas” en *Poder ilustrado y revolución*, Murcia, Universidad de Murcia, 1991, pp.129-142; Rosario Prieto, *La Revolución Francesa vista por el embajador de España, conde Fernán Núñez*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1997; Yvonne Fuentes, *Mártires y anticristos: análisis bibliográfico sobre la Revolución francesa en España*, Madrid, Iberoamericana, 2006.

³⁶⁷ De la revolución de las trece colonias nació Estados Unidos de América. El nuevo país en 1799 tenía operando en el Mar Caribe a su naciente Marina de Guerra con más de treinta buques, logrando apresar en aquel año alrededor de veinticinco corsarios, lo cual les garantizó a sus embarcaciones mercantes la protección necesaria para conseguir un comercio floreciente en aquellas aguas. Dudley W. Knox, *A history of the United States Navy*, New York, G. P. Putnam’s Sons, 1947, p. 49. Asimismo, para profundizar respecto al tema se aconseja consultar: Aurora Bosch, *Historia de Estados Unidos: 1776-1945*, Barcelona, Crítica, 2010; Edmund S. Morgan, *Esclavitud y libertad en los Estados Unidos: de la colonia a la independencia*, Buenos Aires, Editorial Siglo XXI, 2009; Eduardo Garrigues López-Chicheri (coordinador), *Norteamérica a finales del siglo XVIII: España y los Estados Unidos*, Madrid, Fundación Consejo España-Estados Unidos, 2008; Francisco Morales Padrón, *Historia de unas relaciones difíciles (EEUU-América española)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1987; Javier Ocampo López, *La independencia de los Estados Unidos de América y su proyección en Hispanoamérica. El modelo norteamericano y su repercusión en la independencia de Colombia: un estudio a través de la folletería de la independencia de Colombia*, Caracas, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1979; José María Méndez, *La Revolución Francesa y la independencia de los Estados Unidos*, San Salvador, Universidad Tecnológica, 1998; Juan Francisco Yela Utrilla, *España ante la independencia de los Estados Unidos*, Madrid, Istmo, 1988; Mercedes Águeda Villar, *España y los Estados Unidos en la era de la independencia, 1763-1814*, Madrid, Sociedad Estatal para la Acción Cultural Exterior de España, 2007; Pablo Victoria Wilches, *España contraataca: de cómo Bernardo de Gálvez, sólo, derrota a los ingleses y precipita la independencia de los Estados Unidos*, Barcelona, Áltea, 2008; y Thomas E. Chávez, *España y la independencia de Estados Unidos*, Madrid, Santillana Ediciones, 2006.

³⁶⁸ Manuel Godoy, *Memorias del príncipe de la Paz. Cuenta dada de su vida política*, Madrid, Imprenta de I. Sancha, 1836, t. I, pp. 44-45.

afrontar sus obligaciones ordinarias y alteraron el crédito con la desconfianza económica generada, lo cual se materializó con las quiebras de importantes casas de comercio, tanto peninsulares como ultramarinas.³⁶⁹

Como es natural, entre las diversas medidas que se suelen tomar para paliar una crisis económica, siempre está presente la disminución del gasto público. En esta ocasión la peor parte la sufrió el Real Ejército. Las fuerzas peninsulares de tierra en el año 1792 estaban formadas por poco más de 36.000 hombres de todas las armas en servicio activo, la caballería se hallaba casi toda desmontada, los arsenales se encontraban mal surtidos, las fábricas militares alcanzaron un estado de penuria. No obstante, todos los esfuerzos y buena parte de los recursos económicos disponibles del Estado fueron vertidos en la Real Armada, la cual además de ser un medio de comunicación fundamental entre España y sus dilatados territorios americanos, asiáticos y africanos, también era la institución castrense más importante, desde el punto de vista estratégico, para hacer frente al peligro en que se había convertido Inglaterra y su Royal Navy en la lucha por la hegemonía.³⁷⁰

Manuel Godoy estuvo dado a la idea de que los ingleses no le perdonarían a España y a Francia haber apoyado la insurrección de sus colonias de Norteamérica,³⁷¹ cuyo proceso emancipador duró desde el año

³⁶⁹ Al respecto, también la historiadora Romero Samper afirmó que “La guerra marítima contra Inglaterra tuvo efectos desastrosos para la economía española, tanto en 1796-1802, como a partir de 1803 y, sobre todo, 1805, año de la batalla de Trafalgar. En primer lugar, la práctica del corso marítimo, legal en tiempos de guerra, paralizaba el comercio entre España y América. Aparte de las capturas de barcos, ello significa que dejaban de llegar las remesas de plata, pero también las materias primas procedentes de América. La Península no podía, a su vez, exportar manufacturas. Las casas comerciales y las compañías de seguros, como consecuencia, quebraron, y las manufacturas que no podían dar salida a su producción, también se hundieron.” Milagrosa Romero Samper, “La crisis del antiguo régimen” en *Historia contemporánea de España. Siglo XIX*, Barcelona, Editorial Ariel, 2008, pp. 30-31.

³⁷⁰ *Ibidem*, p. 46.

³⁷¹ “La pérdida de las principales colonias norteamericanas de Inglaterra en 1783 fue una fuente de considerable satisfacción para los gobiernos de Francia y España, las otras potencias coloniales importantes en el hemisferio occidental, puesto que privó a Gran Bretaña de territorios y mercados valiosos, y parecía detener el avance de su competidor más formidable. Además, durante los años inmediatamente posteriores al Tratado de Versalles, tanto Francia como España reforzaron su dominio sobre los recursos de sus colonias Americanas.” Anthony McFarlane, *El Reino Unido y América: La época colonial*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, p. 275.

1775 hasta 1783. El extremeño supo en todo momento que no se podía fiar, pese a la alianza circunstancial celebrada entre la corona británica y la española en 1793-1795,³⁷² para combatir contra los revolucionarios franceses, porque el rencor de los gobernantes ingleses aún se encontraba efervescente.³⁷³

Aunque para las principales potencias europeas el año 1793 no resultó ser precisamente bueno, debido al reinante escenario de confrontaciones, sí lo fue para Estados Unidos de América. El joven gobierno estadounidense, entre 1789 y 1792, emprendió una fuerte acción legislativa con el fin de conseguir mejoras en su participación en el fructífero mercado caribeño, pero resultó poco exitosa. Sin embargo, a partir del conflicto bélico entre Francia e Inglaterra surgieron unas oportunidades fabulosas que los comerciantes norteamericanos supieron aprovechar.³⁷⁴

La paz que trajo a España el tratado de Basilea firmado el 22 de julio de 1795 duró catorce meses, porque posteriormente se produjo el rompimiento con Inglaterra y una nueva alianza con Francia. Godoy, recién nombrado Príncipe de la Paz, estuvo convencido de que la amistad con la Corona británica era inviable. Durante el tiempo de la alianza los ingleses se cuidaron de no dar cabida a España en sus proyectos, intentaron siempre compartir los gastos, pero nunca las ganancias. No respetaron a los barcos mercantes españoles aunque presentaran su documentación, argumentando ser negociantes con Francia.

³⁷² Se aconseja consultar el “Convenio provisional de alianza defensiva entre su Majestad católica y el rey de la Gran Bretaña con motivo de la situación política de Francia; firmado en Aranjuez el 25 de mayo de 1793” en Alejandro del Cantillo, *Tratados, convenios y...*, pp. 646-651.

³⁷³ John Lynch, *La España...*, p. 286. “La rebelión de las colonias de Gran Bretaña en Norteamérica, que estalló en 1775, puso fin al peligro de la expansión británica hacia el sur a expensas del imperio español y dio a España una oportunidad de recuperar sus pérdidas. Aprovechándose de la preocupación de su rival y del consiguiente aislamiento de Portugal, envió una expedición formada por 20 navíos, 96 transportes y más de 9.000 hombres desde Cádiz, que en 1777 ocupó la isla de Santa Catalina, en la costa de Brasil, y capturó al asentamiento portugués de Colônia do Sacramento.”

³⁷⁴ Anna Cornelia Clauder, *American commerce as affected by the wars of the French Revolution and Napoleon, 1793-1812*, Philadelphia, Augustus M. Kelley Publishers, 1972, p. 27.

Asimismo, los británicos confiscaron diversos efectos navales comprados por el gobierno de Carlos IV para ser conducidos a los puertos hispanos. Infectaron las costas americanas de contrabando, hecho a conciencia, y a tal nivel que aniquilaron un gran número de fábricas españolas. Además, aprovecharon la alianza para que sus navíos exploraran los dominios hispanoamericanos, organizaran fraudes y corrompieran a los naturales.³⁷⁵

Los altos mandatarios españoles escribían a la metrópoli, desde América, sobre la aptitud amenazante tomada por los ingleses en los puntos más peligrosos del continente, de sus exploraciones y arribadas a los lugares más desprotegidos de las costas, del incremento de su contrabando hecho incluso a mano armada en muchas partes a unos precios exageradamente bajos para ganarse la simpatía de los lugareños. A todas estas prácticas señaladas se añadió una nueva: La introducción de libros e impresos subversivos, gacetas falseadas y relaciones de noticias que hacían creer que España por temor a Francia se vio obligada a cederle una parte del territorio americano.³⁷⁶

Todos estos hechos, según Godoy, forzaron a la Monarquía Hispana a entrar en una nueva guerra que duró desde el año 1796 hasta 1802 y posteriormente otra desde 1804 hasta 1808, en donde el 21 de octubre de 1805 ocurrió la batalla naval de Trafalgar,³⁷⁷ la cual significó un duro golpe a la Real Armada Española. La estrategia de la Corona Británica emprendida contra España fue madurando³⁷⁸ y, además de la guerra naval,

³⁷⁵ Manuel Godoy, *Memorias...*, t. I, pp. 355-356.

³⁷⁶ Del mismo autor, *Memorias de don Manuel Godoy príncipe de la Paz. Cuenta dada de su vida política*, París, Librería Americana de Lecointe y Lasserre, 1839, t. II, p. 1.

³⁷⁷ Se recomienda ver: Augusto Conte Lacave, *En los días de Trafalgar*, Cádiz, Diputación de Cádiz, 2005; Julio Albi de la Cuesta, *El día de Trafalgar*, Barcelona, Seix Barral, 2005; Robert Gardiner, *The campaign of Trafalgar: 1803-1805*, London, Mercury Books The National Maritime Museum, 2005; y Roy Adkins, *Trafalgar: biografía de una batalla*, Barcelona, Editorial Planeta, 2005.

³⁷⁸ Véase: Anthony McFarlane, *El Reino Unido y América: la época colonial*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992; Charles A. Jones, *El Reino Unido y América: inversiones e influencia económica*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992; Estela Guadalupe Jiménez Codinach, *La Gran Bretaña y la independencia de México, 1808-1821*, D.F. México, Fondo de Cultura Económica, 1991; y María Teresa Berrueto, *La lucha de Hispanoamérica por su independencia en Inglaterra, 1800-1830*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1989.

se centró en apoyar económica y militarmente a los hispanoamericanos para crear divisiones entre los reinos, hacerse necesarios en aquellas latitudes, ayudar a las facciones a alzarse, tomaran el poder y emanciparse de España. Así los ingleses tendría el camino despejado para apropiarse de tan lucrativo mercado, y luego cobrarles con creces las “ayudas” proporcionadas a los nuevos y pequeños Estados que nunca podrían convertirse en un rival para ellos.³⁷⁹

Con referencia a la alianza con los franceses, Manuel Godoy llegó a la conclusión de que no fue lo suficientemente fuerte para derrotar a Inglaterra, que logró obtener triunfos en diversas batallas navales.³⁸⁰ Sin embargo, la triple liga (Francia, España y Holanda) consiguió el objetivo de acosar a la Royal Navy, desviar su atención de muchas empresas con posibilidades de hacerle daño a España. Asimismo, les hizo temer sobre su propio asiento, aumentó su gasto militar de una forma brutal, su Marina mercante sufrió enormes pérdidas, se vio presionada a dividir sus fuerzas navales, en algunos puntos pasó de ser agresora a defensiva. Sin duda, por

³⁷⁹ Manuel Godoy, *Memorias...*, t. II, p. 27. Sobre este momento histórico el historiador británico Lynch afirmó que “Hispanoamérica estaba sujeta a finales del siglo XVIII a un nuevo imperialismo; su administración había sido reformada, su defensa reorganizada, su comercio reavivado. La nueva política era esencialmente una ampliación del control, que intentaba incrementar la situación colonial de América y hacer más pesada su dependencia. Sin embargo, la reforma imperial plantó las semillas de su propia destrucción: su reformismo despertó apetitos que no podían satisfacer, mientras que su imperialismo lanzaba un ataque directo contra los intereses locales y perturbaba el frágil equilibrio del poder dentro de la sociedad colonial.” John Lynch, *Las revoluciones Hispanoamericanas 1808-1826*, Barcelona, Editorial Ariel, 2008, pp. 9-10.

³⁸⁰ El historiador Orellana contradictoriamente a Godoy opinó que la alianza entre España y sus vecinos del Norte de los Pirineos no fue nada beneficiosa para el reino. “El ominoso tratado de alianza nuestra con Francia en 1795, fué como el acta en que se profetizara la decadencia de nuestro poder naval; en que se determinara verdaderamente que hiciésemos un funesto retroceso al muy lamentable estado en que nos vimos al espirar el siglo XVII. Tratado en que á costa del honor, el interés y el poderío español, todo se sacrificaba en obsequio y beneficio de la nación vecina, siempre émula y rival de la nuestra, para que un día con la invasión más injusta, con la usurpación más inaudita, y los estragos más espantosos en nuestros desventurados pueblos, pagara el generoso y grande sacrificio que éstos hicieran de sus hijos y sus caudales. Desafiándolo así el colosal poder marítimo de Inglaterra, la leal España había de verse al fin empeñada en una guerra que hundiera sus formidables fuerzas navales y su universal comercio; merced no sólo á la indiscreta política y la torpeza de un ministerio inhábil, sino también al carácter del inexperto, pusilámne y condescendiente Carlos IV.” Emilio J. Orellana, *Historia de la Marina de Guerra española. Desde sus orígenes hasta nuestros días. Escrita para propagarla entre el pueblo, recordándole los grandes hechos de sus héroes y para difundir entre todas las clases el amor al país y la memoria de sus glorias*, Barcelona, Salvador Manero Bayarri-Editor, 1886, t. II, p. 803.

consecuencia de la alianza,³⁸¹ los dominios españoles en las Indias se conservaron durante el mandato del príncipe de la Paz.³⁸²

La experiencia adquirida por don Manuel Godoy entre 1792 y 1797 fue determinante para asumir su segundo mandato que duró desde 1801 hasta 1808. En esta ocasión tomó las riendas del gobierno con el título de generalísimo de los Ejércitos de tierra y mar, conferido por Carlos IV para hacerlo comandante en jefe de la invasión que se efectuó a Portugal.³⁸³

Para tener una idea de cual era el poder naval de las cuatro principales potencias europeas de finales del siglo XVIII, a continuación se muestra un cuadro comparativo de sus fuerzas marítimas, durante el año 1789, momento de la Revolución Francesa:

Barcos	Inglaterra	Francia	España	Portugal ³⁸⁴
Navíos	171 navíos de línea. 24 navíos de 50 cañones.	89 navíos de línea de 118 a 64 cañones.	72 navíos de línea de 112 a 58 cañones.	10 navíos de línea de 80 a 58 cañones.
Fragatas	210 fragatas.	69 fragatas de 40 a 30 cañones.	41 fragatas.	14 fragatas de 44 a 30 cañones.
Otros	256 sloops.	141 buques entre corvetas, avisos, urcas, armados todos con 13.000 o	109 barcos de varios portes armados todos con 10.000 cañones.	20 barcos de varias magnitudes. La Armada en total tenía entre 1.500

³⁸¹ Al respecto los historiadores Cayuela y Gallego afirmaron: “Hemos dejado patente que la alianza con Napoleón «era muy cara». Y ello en un doble sentido: tanto por el coste ante los intereses estratégicos franceses como, igualmente, por el propio agravamiento y extenuación de la estructura estatal española, incidiendo un fenómeno sobre el otro. Es decir, la vinculación a Francia repercutía directamente sobre la crisis interna del país. Más aún, el Ministro Godoy había establecido una manera de operar de alto riesgo, ya que basaba su permanencia en el poder sobre el respaldo y la fuerza de Napoleón.” José Gregorio Cayuela Fernández y José Ángel Gallego Palomares, *La Guerra de la independencia...*, p. 57.

³⁸² *Ibidem*, t. II, pp. 26-27.

³⁸³ “La Corte, que se mostró muy satisfecha, apreció tanto los servicios que prestó en la dirección de esta campaña, como su capacidad de mando, que el Rey, además de nombrarle Generalísimo de los Ejércitos por Decreto de 6 de agosto de 1801, amplía este título, por Decreto de 4 de octubre del mismo año, nombrándole Generalísimo de *mis armas de mar y tierra*, siendo ésta su primera vinculación con la Armada. En este último decreto se expresa asimismo que *para que seas distinguido por este superior carácter, usareis de la faja de color azul en lugar de la roja de los generales*. A partir de este momento, figura en los Estados Generales de la Real Armada con el título de *Generalísimo de la Real Armada*, y se le encarga que organice a su gusto el ramo militar de mar y guerra.” Margarita Barrionuevo Cañas y Juan Manuel de Blas y Osorio, “La Armada y Godoy” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989, nº 24, pp. 148-150. Además, en 1807 el rey Carlos IV nombró a Godoy gran almirante de España y de las Indias, con el tratamiento de alteza.

³⁸⁴ Cuadro elaborado a través de los datos obtenidos en: Ambroise Marie Arnould, *Sistema marítimo y político de los europeos en el siglo diez y ocho, fundado en sus tratados de paz, comercio y navegación*, Madrid, Imprenta de D. Miguel de Burgos, 1817.

		14.000 cañones.		y 2.000 cañones.
Marineros		78.000 marineros.	50.000 marineros de los tres Departamentos.	1.000 marineros.
Total de barcos	661	299	222	44

Desafortunadamente para España, el poder naval de su “aliada” Francia a partir del año 1787 había entrado en un período de debilitamiento, debido a los crecientes problemas económicos del gobierno de aquel reino. Estas circunstancias dejaron en evidencia la superioridad de la Armada Británica, la cual nunca antes había sido tan formidable.³⁸⁵

Como se ha observado la Royal Navy tenía el mayor número de unidades de la época, lo cual le proporcionó suficiente fuerza para dominar las rutas marítimas de su interés y proyectar su agresiva política exterior a los demás Estados. Más adelante, debido a que se veía venir el rompimiento de la paz entre España e Inglaterra,³⁸⁶ la primera de estas naciones por sí sola no podía enfrentarse ante el enorme poder naval de la segunda, por lo cual se vio obligada a pactar con el Directorio de Francia y con Holanda.³⁸⁷

Las reformas navales de Godoy,³⁸⁸ emprendidas en su segunda gestión, no lograron que la Real Armada superara en fuerza a su homóloga

³⁸⁵ Jeremy Black, “Naval power, strategy and foreign policy 1775-1791” in *Parameters of british naval power 1650-1850*, Exeter, University of Exeter Press, 1992, p. 108.

³⁸⁶ Al respecto Godoy dijo “En suposicion de que la guerra con la Gran Bretaña se hiciese inevitable, ¿deberá adoptarse la alianza con la república francesa? Todos, sin ninguna excepcion, opinaron por la alianza; todos reconocieron que á la España ella sola no era dable guerrear con buen suceso contra la Inglaterra en la inmensa extension que ocupaban sus dominios sin tener aliados; todos mostraron su persuasion de que una liga bien concertada de las fuerzas navales de España, Holanda y Francia, cuando no bastase á domar el poder marítimo de la Inglaterra, conseguiria á lo menos, en provecho nuestro, ocupar su atencion en los mares de la Europa, y apartarla de empresas sérias contra nuestras Indias; todos en fin hallaron ser probable que las demas potencias marítimas no empeñadas en la coalicion contra la Francia, mas pronto ó mas tarde sacudirian el yugo del poder tiránico que ostentaba la Inglaterra en los mares y ayudarian á debelarlo.” Manuel Godoy, *Memorias del príncipe de la Paz. Cuenta dada de su vida política*, Madrid, Imprenta de I. Sancha, 1836, t. I, pp. 381-382.

³⁸⁷ Manuel Godoy, *Memorias...*, t. I, pp. 368-370.

³⁸⁸ Jairo A. Bracho Palma, *La defensa...*, p. 412. “El cambio de objetivos operacionales de principios del XIX señalaba directamente a América. La Armada inició un proceso de formación de marinas locales al estilo de las estaciones navales inglesas. Las funciones que le estaban encomendadas a los nuevos Apostaderos se adaptaban a esta nueva doctrina de uso de medios y de estrategias que pretendían garantizar la estabilidad militar, la seguridad interna y la prosperidad económica de América.”

inglesa, ni siquiera se acercó a su capacidad adquirida. La Marina de guerra española perdió desde 1789 hasta 1808, treinta navíos y once fragatas, es decir cuarenta y un buques de gran porte, reduciéndole significativamente su capacidad ofensiva y defensiva. No obstante, la merma de la flota se suplió durante el gobierno de Godoy, como se puede ver en el cuadro mostrado a continuación, con la construcción de embarcaciones de menor tamaño, entre las cuales destacaron los bergantines y goletas que le garantizaron a España, por lo menos, la capacidad de defender sus costas de los ataques navales británicos, pero no para mantener todas sus rutas marítimas, y mucho menos para emprender una ofensiva de gran alcance.

TIPO DE BARCOS	CANTIDAD DE BARCOS DE LA REAL ARMADA ESPAÑOLA³⁸⁹
Navíos	42
Fragatas	30
Corbetas	20
Jabeques	4
Urcas	15
Bergantines	50
Paquebotes	4
Balandras	10
Goletas	38
Lugre	1
Balauzes	3
Místicos	2
Galeras	2
Esquites	2
Lanchas	4
Galeota	1
TOTAL DE EMBARCACIONES	228

Godoy en lo concerniente a la política indiana pensó realizar proyectos de gran alcance. Según él los reinos americanos debían estar

³⁸⁹ *Estado General de la Real Armada*, Madrid, Imprenta Real, 1808, p. 159.

gobernados por los descendientes del rey,³⁹⁰ es decir, por príncipes regentes para fortalecer la integridad del imperio, pero las circunstancias de las guerras contra Inglaterra no permitieron efectuar su plan. En el aspecto económico-militar, especialmente a partir del año 1801, fue consiente de la importancia que tenían para España la Marina mercante y más aun la de guerra, por lo que se esforzó en fomentar la navegación y el comercio de los buques nacionales.³⁹¹

A través de la real cédula del 13 de abril de 1790 se ofrecieron franquicias y recompensas especiales a los armadores en corso, tanto en la guerra contra Francia como con Inglaterra, política que aumentó el comercio hecho por medio de la navegación de cabotaje. El personal de la matrícula de mar aumentó considerablemente hasta llegar a la cantidad de 80.000 individuos, porque se les devolvieron antiguos privilegios contenidos en sus fueros que les concedían realizar únicamente a ellos la pesca y navegación en cualquier mar dominado por España.³⁹² Las brigadas de mar y artillería formaban una cuenta aparte.

³⁹⁰ En lo relativo al gobierno de los reinos americanos, Godoy le propuso al rey "... que en lugar de vireyes fuesen nuestros infantes á la América, que tomasen el título de príncipes regentes, que se hiciesen amar allí, que llenasen con su presencia la ambicion y el orgullo de aquellos naturales, que les acompañase un buen consejo con ministros responsables, que gobernase allí con ellos un senado, mitad de americanos y mitad de españoles, que se mejorasen y acomodaran á los tiempos las leyes de las Indias, y que los negocios del pais se terminasen y fuesen fenecidos en tribunales propios de cada cual de estas regencias, salvo solo aquellos casos en que el interés comun de la metrópoli y de los pueblos de la América requiriese terminarlos en España." A Carlos IV le gustó el proyecto y estuvo dispuesto a ejecutarlo, empero, la guerra con Inglaterra comenzó y el monarca no se quiso arriesgar a que durante el viaje le capturaran alguno de sus hijos. Por otro lado, el plan le costó a Godoy la enemistad con el príncipe de Asturias, quien pensó que era una estrategia para separar a la familia real y hacerse él con el poder absoluto. Manuel Godoy, *Cuenta dada de su vida política por don Manuel Godoy, príncipe de la Paz; o sean memorias críticas y apoloéticas para la historia del reinado del señor D. Carlos IV de Borbón*, Madrid, Imprenta de I. Sancha, 1856, t. III, p. 386.

³⁹¹ "No son inferiores las embarcaciones mercantes españolas a las de las demás naciones; y si el comercio de España no florece tanto como el de Inglaterra, Holanda, y Francia, no es porque los barcos en que se hace sean menos adaptados al intento, sino porque disfruta menos libertad, se halla gravado con mayores derechos, y está sujeto a más pesadas formalidades que en aquellas naciones. Hasta ahora se ha escrito infinito sobre el infeliz estado del tráfico español asignando varias causas políticas a su decadencia: pero no se que nadie la haya atribuido a la mala construcción de los barcos en que se ejercita." AGN, Expediciones, 13. Respuesta del Ministerio de Marina a las observaciones hechas por el de Hacienda relativos a los repartimientos de negocios de Indias, donde se señala que los guardacostas de América han de estar a cargo de la Marina Real. Sin Lugar, 1792.

³⁹² Para el tema de la pesca se recomienda ver a: José Segura Obrero, "Del secretario de Marina en la estructura gremial a la reforma marítima de Godoy (1786-1800)" en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989, nº 26, pp. 45-53.

Todas las mejoras legislativas que inició el ministro Gálvez relativas a la navegación y comercio de ultramar fueron mantenidas, y a muchas de las leyes y *Ordenanzas* se les extendió la libertad de comercio. De igual manera los virreyes enviados a América durante el segundo mandato de Godoy llevaron carta blanca para hacer todo el bien posible a fin de conservar la armonía de aquellos reinos con la metrópoli, e incluso muchas de las medidas que se tomaron en los territorios bajo sus mando se convirtieron luego en leyes en el Consejo de Indias.³⁹³

El generalísimo Godoy vertió sus esfuerzos en dar un empuje a la Real Armada. Él sabía que era imperativo para la supervivencia íntegra del Estado que su Marina de Guerra, por lo menos pudiera tener la capacidad de defender las costas de España en la Península Ibérica y en América, además de garantizar las imprescindibles rutas para el comercio trasatlántico.³⁹⁴ Evidentemente estos “sencillos objetivos” trajeron como consecuencia inmediata un aumento significativo del gasto naval. Se armaron cuatro escuadras en pocos meses, y se reforzaron los guardacostas encargados de defender las dilatadas costas ultramarinas, protegiendo con mayor interés los lugares donde siempre solían atacar los ingleses, resguardando el comercio costero y poniendo en dificultades al enemigo. Asimismo, facilitaron la entrada y salida a los barcos mercantes de los puertos españoles y ampararon a los corsarios americanos cuando combatieron en la beligerancia contra los británicos.³⁹⁵

³⁹³ Manuel Godoy, *Memorias...*, t. II, pp. 221-222.

³⁹⁴ “Ante el renovado enfrentamiento contra la *Royal Navy*, la Armada española albergaba enormes problemas derivados de la limitación de inversiones. La Marina hispana había quedado maltrecha en la lucha contra el Reino Unido desde 1796 hasta 1802, teniendo peligrosas carencias de avituallamiento, de modernización en las unidades y de reparación de muchos de sus buques. De forma plausible, no era el momento idóneo. Pero Godoy se debía a París, y París necesitaba más fondos y más barcos. La Marina y los marinos comenzaron a ser abiertamente «sacrificados». Se entraba en la espiral que condujo a Trafálgar un año después...” José Gregorio Cayuela Fernández y José Ángel Gallego Palomares, *La Guerra de la independencia: Historia bélica, pueblo y nación en España: (1808-1814)*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, 2008, p. 57.

³⁹⁵ Del mismo autor, *Memorias de don Manuel Godoy príncipe de la Paz, o sea cuenta dada de su vida política; para servir a la historia del reinado del señor don Carlos IV de Borbón*, Gerona, Librería de Vicente Oliva, 1839, t. IV, pp. 123-124.

Tras la paz de Amiens hubo una sensación de que la crisis económica y naval del imperio se podía superar. Los intercambios comerciales entre España y sus reinos en América, durante los años 1802 y 1804 en líneas generales, experimentaron una importante recuperación. Empero, a partir de 1804 la guerra contra Inglaterra se volvió a hacer sentir en las finanzas españolas y en esta ocasión de forma más acentuada, hasta llegar a la derrota de Trafalgar, por lo cual los esfuerzos y las esperanzas de Godoy comenzaron a desvanecerse.³⁹⁶

Pese al estado de inferioridad o decadencia de la Real Armada,³⁹⁷ observado cuando se compara con la cantidad de barcos de la Royal Navy, la institución hispana siguió generando, con un impulso notorio, importantes aportes científicos en el área de la navegación.³⁹⁸ Por ejemplo, en Cartagena de Indias existió el caso del capitán de navío don Joaquín Fidalgo, que buscó y situó prolijamente todos los bajos peligrosos para la

³⁹⁶ “Tras los titubeos de su política exterior, el descalabro de la Armada española en Trafalgar, descrita con peculiar autoridad por Hugo O’Donnell supuso el final de España como potencia naval. Pero eso no era todo. Al tiempo que la Marina española entraba en una crisis definitiva, y el entreguismo de Godoy se acentuaba, el colapso del tráfico España-América se agudizó. En concreto, las exportaciones no superaron, en 1805, los 51,3 millones de reales de vellón, lo que equivalía a decir que cayeron un 81,5% respecto a las de 1804. Y la tendencia a la baja se hizo patéticamente mala en 1806 y 1807, cuando las exportaciones se situaron en 25,8 y 13,7 millones de reales de vellón, respectivamente.” Luis Miguel Enciso Recio, “El fin del gran tráfico atlántico español” en *La España oceánica de los siglos modernos y el tesoro submarino español*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2008, pp. 307-308.

³⁹⁷ “Se calcula que, entre 1786 y 1808, España invirtió en su Marina ceca de cuatro mil millones de reales. Y, sin embargo, no consiguió nunca equipar adecuadamente la escuadra. Eran numerosísimas las disposiciones existentes para su funcionamiento desde la época de Patiño, pero el problema era que no se aplicaban. Y hubo polémicas al respecto entre “la pluma” (los administrativos, los oficiales del ministerio) y “la espada” (el cuerpo genera) sobre la publicación, que era una cosa, y la aplicación de las ordenanzas, que era otra.” Manuel Moreno Alonso, *Napoleón. La aventura de España*, Madrid, Sílex, 2004, p. 99.

³⁹⁸ Del mismo autor, *Memorias...*, t. II, pp. 191-192. “En navegacion y marina son bien conocidas y apreciadas nuestras obras nacionales. En mi tiempo las aumentaron: Don José Mendoza de los Rios, por su *Tratado de navegacion*, por su *Coleccion de tablas* para el uso de ella, por sus *Métodos para calcular la longitud en el mar por las diferencias lunares, etc.*; Don Francisco Lopez Royo por los suyos *para hallar la misma longitud por las observaciones lunares*; Don Dionisio Alcalá Galiano por su *Memoria sobre el cálculo de la latitud del lugar por dos alturas del sol*, obra en que previno grandes riesgos que podian ocasionar los principios establecidos por los sabios, y en que les substituyó otros métodos mas seguros; Don Francisco Ciscar por sus *Reflexiones sobre las máquinas y maniobras del uso de á bordo*; Don Gabriel Ciscar, por su *Explicacion de varios métodos gráficos para corregir las distancias lunares, y resolver otros problemas de la astronomia nautica*; por su *Memoria elemental sobre los nuevos pesos y medidas decimales*, por su *Exposicion de los principios del cálculo*, y sus notas y adiciones al *Exámen marítimo teórico-práctico* de don Jorje Juan; Don José Mazarredo, por sus *Rudimentos de táctica naval, y sus señales para escuadras*; Don José Solano Ortiz de Rosas, por su *Táctica naval, etc., etc.*”

navegación hasta Cuba, entre muchas otras tareas.³⁹⁹ La Marina de guerra, además de cumplir su innata función militar, sin duda colaboró mucho a través de sus exploraciones y tareas científicas a crear útiles trabajos que sirvieron para incrementar los conocimientos científicos de los grupos ilustrados de numerosas y diversas partes del mundo.⁴⁰⁰

Manuel Godoy para poner en marcha la misión que le encargó el rey Carlos IV de reorganizar la Real Armada⁴⁰¹ comenzó por hacer una reestructuración de todos los reglamentos que directamente afectaban el funcionamiento de la institución militar.⁴⁰² A saber: las *Ordenanzas Navales*, *Ordenanzas de las Matriculas de Mar*, *Ordenanzas de Montes*, Los Correos Marítimos, *Instrucción para los guardacostas de Indias de año 1803* e incluso incrementó el sueldo de su personal.

El objetivo perseguido era reactivar el crecimiento y actividad de la Marina de guerra, hacerla más independiente para la toma de decisiones operacionales, es decir, se pretendió que todos los temas o problemas relacionados con la institución castrense los resolvieran los especialistas, es decir, su cuerpo de oficiales, sin depender del beneplácito de los virreyes y gobernadores. Además, centralizó todos los asuntos referentes a la defensa naval en la corporación militar, lo cual le dio una autonomía y poder que no había tenido antes. Como los guardacostas de Cartagena de Indias se hallaban bajo el mando de los oficiales de la Real Armada, todas las reformas navales realizadas por Godoy influyeron directamente sobre el sistema.

³⁹⁹ Manuel Godoy, *Cuenta dada...*, t. III, pp. 347-348.

⁴⁰⁰ *Ibidem*, pp. 400-401.

⁴⁰¹ *Ibidem*, p. 178.

⁴⁰² Para profundizar en las gestión del Príncipe de la Paz como reformista se recomienda consultar: Carlos Seco Serrano, *Godoy, el hombre y el político*, Madrid, Espasa Calpe, 1978.

5.1. Ordenanzas Navales de 1802

El sistema de guardacostas de Cartagena de Indias al estar dirigido por oficiales se regía por las *Ordenanzas Navales*,⁴⁰³ que eran un conjunto de preceptos referentes al régimen establecido para estructurar, reglamentar y gobernar el funcionamiento de la Real Armada Española. También señalaban la forma de organizar la cadena de mandos a seguir, doctrina, disciplina, finanzas, administración de justicia, moral, honores, deberes y derechos de cada uno de sus integrantes, que se debían cumplir en cada una de las partes conformadas por la compleja institución castrense, tanto en los despachos de Tierra Firme donde los altos mandos crean las grandes políticas a seguir, como las decisiones más concretas a efectuar en cada una de las embarcaciones cuando se hallaban en la mar.

La Real Armada nace con las “*Instrucción sobre diferentes puntos que se han de observar en la Marina con fuerza de Ordenanzas*” más conocidas como las “*Ordenanzas de Patiño*” de 1717 y fueron redactadas por don Alonso de Balbús. Ofrecieron el gran aporte de eliminar todos los reglamentos sueltos de las diversas y autonómicas Marinas de Guerra existentes en España, para centralizar los esfuerzos en crear una sola Armada para todo el reino. Posteriormente fueron sustituidas por las *Ordenanzas* de 1748, elaboradas por el capitán de navío Aguirre, quien amplió y mejoró el cuerpo de leyes y cuyo principal aporte fue fortalecer el carácter de reglamento, continuar con la Compañía de Guardiamarinas, y las penas y castigos que debían aplicarse.

⁴⁰³ Existen pocos estudios referentes a las *Ordenanzas Navales*, sin embargo, se recomienda ver: Agustín Guimerá Ravina, “Godoy y la Armada”, en *Manuel Godoy y su tiempo. Congreso internacional Manuel Godoy (1767-1851)*, Mérida, Editora Regional de Extremadura, 2003, t. I, pp. 381-403; Fernando Salas López, *Ordenanzas Militares en España e Hispanoamérica*, Madrid, Mapfre, 1992; José Ramón Cervera Pery, *La Marina de la Ilustración*, Madrid, Editorial San Martín, 1986; y Pedro Fernández Núñez, “Ordenanzas en prólogo”, en *Revista General de Marina*, Madrid, Servicios de Publicaciones del Ministerio de Marina, julio-diciembre 1973, pp. 173-181.

Las leyes anteriores fueron sustituidas por las creadas por el ilustre marino don José de Mazarredo,⁴⁰⁴ las cuales aglutinaron eruditamente en un solo cuerpo de doctrina y reglamento numerosos aspectos detallados del Cuerpo General y del Ministerio donde se señalaba cada una de sus funciones, que eran el enorme y complejo mundo en que se había convertido la Armada española, además de sentar los cimientos de varios principios inmutables denominados hoy en día como el “*Espíritu de las Ordenanzas*”.⁴⁰⁵

El generalísimo Godoy en 1802 presentó las nuevas *Ordenanzas Navales*, por las que se regiría toda la Real Armada, había encargado la tarea de crearlas a su secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, Domingo Pérez de Grandallana y Sierra, quien no realizó grandes variaciones de fondo. Sin embargo, el cuerpo de leyes navales, llamados en ocasiones las *Ordenanzas de Godoy*, se diferenciaron de las anteriores por centralizar y aumentar el poder del comandante general de la escuadra, quien pasó a tener un mando ilimitado.⁴⁰⁶ Sin embargo, esta concentración e incremento de poder también se extendió al resto de comandantes, como lo fueron los de los Apostaderos de América, quienes en diversas

⁴⁰⁴ En referencia a este personaje véase: Alfonso Carlos Saiz Valdivieso, *Mazarredo y Urquijo: entre dos fuegos*, Bilbao, Muelle de Uribitarte Editores, 2008; Ana María Vigón, *Colección Antonio de Mazarredo*, Madrid, Museo Naval, 1987; Enrique Barbudo Duarte, *Don José de Mazarredo Salazar Muñatones y Gortázar, teniente general de la Real Armada*, Madrid, Ediciones Fragata, 1945; Indalecio Núñez Iglesias, *El teniente general de la Real Armada don José de Mazarredo Salazar y Gortázar: de la Real Sociedad Vascongada de los Amigos del País*, Bilbao, S. Aguirre, 1945.

⁴⁰⁵ Agustín Guimerá Ravina y Nélida García Fernández, “Un consenso estratégico: las Ordenanzas Navales de 1793” en *Anuario de Estudios Atlánticos*, Madrid-Las Palmas, 2008, nº 54-II, p. 34. “Las Ordenanzas de Mazarredo y Valdés sobrevivieron a las guerras napoleónicas y la decadencia de la Armada en el siglo XIX. No fueron una *ilusión quebrada* de la Ilustración. Siguieron siendo el basamento jurídico de este organismo hasta la segunda mitad del siglo XX, prueba de que los cambios tecnológicos en la guerra naval no habían erosionado ciertos principios fundamentales de este cuerpo legal, que en su tiempo de redacción había buscado un consenso estratégico al servicio del proyecto imperial.”

⁴⁰⁶ *Real Ordenanza Naval para el servicio de los baxeles de S. M.*, Madrid, Imprenta Real, 1802, p. 1. “El Oficial general á quien Yo eligiere para mandar una Escuadra ha de considerar que mi dignacion le presupone la ilustracion y energía necesarias para el desempeño de los grandes objetos á que está destinada mi Armada naval; y que no siendo posible declarar en menudos detalles las grandes obligaciones, que toma sobre sí, deberá persuadirse á que en el mando universal é ilimitado, que le concedo sobre todos los buques é individuos de su Escuadra, está embebida mi confianza, y su general responsabilidad en todas las operaciones y materias de mi servicio; como quien de una parte tiene el lleno de autoridad que ha menester, y por otra ha de poseer con magisterio los conocimientos propios para el desempeño de su dignidad en el primero y mas distinguido destino de su carrera.”

ocasiones tuvieron conflictos de competencias con otras autoridades regionales y locales como eran los gobernadores o incluso los virreyes, y solamente tenían como arma para defenderse de ellos a las *Ordenanzas*, las cuales inclinaron la balanza de jurisdicción a favor de estos.⁴⁰⁷

Las *Ordenanzas* escritas posteriormente a las de 1748 tuvieron la facultad de complementarse aceptando como válidos los aspectos que no trataban ellas pero sí se encontraban normados en las anteriores. Es decir, el cuerpo de leyes sustituido no se derogaban del todo, seguían vigentes los aspectos contemplados en los viejos códigos que omitían los nuevos. Con el cambio de estatutos el príncipe de la Paz persiguió el objetivo de intentar darle mayor eficacia al desempeño de las operaciones navales.⁴⁰⁸ Empero, la reciente colección de preceptos de 1802, redactados con mucha prisa y poca reflexión, estuvo vigente solamente hasta 1806, cuando se restablecieron las anteriormente derogados de 1793 conocidas como las de Mazarredo.⁴⁰⁹

Según el generalísimo Príncipe de La Paz, Manuel Godoy, él dio la orden de derogar las *Ordenanzas Navales* de 1802, la decisión la justificó a través de las frecuentes dudas surgidas en los Departamentos de Cádiz, El Ferrol y Cartagena, referentes al modo de hacer el servicio en ciertos casos. Verbigracia, lo ocurrido el día del Corpus de 1806, referente a quien le correspondía el mando de la tropa desembarcada de la escuadra para cubrir la carrera. Con ese tradicional hecho se llegó a la conclusión de que las *Ordenanzas* no eran conciliables con la práctica, cuyo sistema, según

⁴⁰⁷ *Ibidem*, p. 506. “Y por tanto para que tenga en esta parte su debido efecto mi Real voluntad, mando al mi Supremo Consejo de Guerra y demás Tribunales, al Generalísimo de mi Armada Naval, como superior Xefe de ella, Oficiales Generales y Particulares del mismo Cuerpo y del de mi Ejército, Virreyes, Capitanes Generales de mis Tropas y Provincias, Gobernadores de mis Plazas, Intendentes, Justicias y demás Personas á quienes corresponda, obedezcan y cumplan en todo lo que se ha establecido en esta Ordenanza Naval...”

⁴⁰⁸ José Patricio Merino Navarro, *La Armada...*, pp. 22. “El reinado de Carlos IV fue también prolífico en otro tipo de medidas que afectaron a la propia secretaría de Marina: estuvo agregada a guerra durante algunos años (1799-1802), perdió su autonomía económica pasando a la vía reservada de Hacienda (de 1799 a 1802), y contempló de nuevo la aparición del Almirantazgo (1807) con amplios poderes. Como hemos visto, a pesar de la rapidez del recorrido, las disposiciones adoptadas fueron muchas y de diversos tipo con la esperanza, al parecer, de solucionar los problemas variando la organización.”

⁴⁰⁹ Se sugiere ver: Julio F. Guillén, *Historia marítima...*

Godoy, era muy diverso y no se encontraba completo, y solamente se contraía al servicio de los bajeles. Por esos motivos consideró suspenderlas, igualmente lo hizo con las *Ordenanzas de Montes* en 1805, restableciendo las anteriores en todas sus partes. A todo esto el rey aceptó la propuesta del extremeño, afirmando que le parecía muy juiciosa y prudente la propuesta de su generalísimo.⁴¹⁰

5.2. Ordenanzas de las Matrículas de Mar de 1802

El sistema de guardacostas de Cartagena de Indias, al igual que los grandes buques de guerra de la Real Armada, obtenía buena parte de sus tripulaciones a través de la *Matrícula de Mar*. En el año 1802, el rey autorizó al generalísimo de su Marina de Guerra, don Manuel Godoy,⁴¹¹ para reformar y fomentar como primer jefe, todo lo referente al alistamiento de los marineros. El nuevo cuerpo de leyes, al igual que las *Ordenanzas Navales*, fue redactado por don Domingo de Grandallana.

Su idea central, o mejor dicho el objetivo que persiguió, era asegurar la dotación (reclutamiento) de hombres necesarios para garantizar el buen funcionamiento de los buques y arsenales de la Armada, a través de una organización estrictamente militar. Por esta razón, entre las modificaciones más importantes destacaron el quitar el mando de todo lo relativo a la *Matrícula de Mar* a otras autoridades civiles o del Ejército, como eran los gobernadores o comandantes militares, para cedérselo a la inmediata y única orden del cuerpo de oficiales de la Real Armada.⁴¹²

En lo concerniente a España, el mando de la *Matrícula de Mar* fue asignado a cada uno de los capitanes generales de los Departamentos Marítimos, como sustituto del primer jefe de la Armada. No obstante, para

⁴¹⁰ AGM, Secretaría, 5144. Oficio del bailío Francisco Gil para el director general de la Armada. Informa que según la solicitud del generalísimo su majestad ordenó suspender las *Ordenanzas Navales* de 1802 y restablecer las anteriores en todas sus partes con las adiciones que hayan tenido desde su publicación. San Lorenzo, 21 de septiembre de 1806.

⁴¹¹ Godoy obtuvo en las nuevas *Ordenanzas* la potestad de poder expedir cédula de premio al matriculado que considerara merecerla por alguna hazaña destacada. Esta facultad la ejercía generalmente el rey. *Ordenanzas de su majestad para el régimen y gobierno militar de las matrículas de mar*, Madrid, Imprenta Real, 1802, p. 16.

⁴¹² *Ibidem*, pp. 7-8.

aliviar el trabajo de este alto cargo, se creó la figura de un comandante principal que reunía la dirección y gobierno de la matrícula de su jurisdicción, cumpliendo las ordenes que le pudiera dar el capitán general o generalísimo.⁴¹³ Con relación a la realidad americana, esta facultad recayó habitualmente sobre los comandantes generales de los Apostaderos,⁴¹⁴ quienes acumularon en sus personas mucho más poder y autonomía.

Como ya es bien sabido, el ser marinero en un buque de guerra español o de cualquier otra nacionalidad, durante los siglos XVIII y XIX, o muchos otros anteriores, no era ningún trabajo atractivo, sino todo lo contrario. Esta profesión exigía un desgaste físico alto, y llevaba implícitamente una serie de riesgos que lo hacían cada vez menos deseable. No obstante, para la Real Armada y los intereses del Imperio era de vital importancia. Los barcos necesitaban cubrir toda su dotación de hombres para poder ser usados con toda su capacidad bélica, y cada vez era más difícil atraer voluntariamente a las personas. Godoy quiso dar solución al problema, con las nuevas *Ordenanzas de Matrícula de Mar*, intentó optimizar las condiciones laborales del personal, y así paliar el déficit de marineros existente, además de mejorar la calidad de las tripulaciones, dejando de lado el reclutamiento forzoso y excluyendo a los delincuentes, criminales u otras personas consideradas indecentes.⁴¹⁵

El nuevo reglamento solamente aceptaba matricular a los hombres reputados como honrados, de cualquier profesión, siempre que su edad estuviera comprendida entre los dieciocho y cuarenta y cinco años. Además, del requisito anterior, también debían superar un análisis médico con presencia del jefe de la Matrícula, donde se demostrara la suficiente robustez necesaria para aguantar el exigente trabajo físico demandado por

⁴¹³ *Ibidem*, p. 8.

⁴¹⁴ En algunos casos el cargo de comandante de Matrícula de Mar no fue exclusivo para el comandante general del Apostadero, sino que también lo ejercieron en algunas ocasiones jóvenes oficiales del cuerpo general de la Armada.

⁴¹⁵ El tema más detallado referente a la marinería y Matrícula de Mar se desarrolla en el siguiente capítulo, aquí solamente se va a tratar el de las *Ordenanzas de 1802*.

la navegación.⁴¹⁶ Una vez superados estos requisitos, y comenzada la dura faena en los buques de guerra, los matriculados obtenían el privilegio de pasar a depender de la jurisdicción de Marina.⁴¹⁷ Es decir, en el caso de ser apresados por alguna transgresión de las leyes, sus captores estaban obligados a remitirlos a su comandante con un informe donde se hiciera constar la causa de su arresto, y por medio de esta información sus jueces naturales procedieran a juzgarlos.⁴¹⁸

En lo referente al tema laboral en sí, los matriculados que cumplieran o mejor dicho aguantaran quince años de servicios en los barcos o Arsenales con una buena conducta y no hubieran desertado nunca, se hacían acreedores a una cédula de ventaja que solía consistir en obtener el derecho a estar exentos de volver a embarcarse en una campaña, seguir disfrutando del Fuero de Marina, la facultad de integrarse a cualquier actividad económica relacionada con el mar, además de ser transferidos a la distinguida clase de “*veteranos*”. Igual privilegio obtenían los heridos en combate o durante una faena peligrosa, los cuales quedaban con impedimentos corporales para continuar con el trabajo. Sin embargo, las personas invalidadas fuera de las faenas o por enfermedad natural, pasaban a formar la clase de los “*inútiles*”, con derecho a seguir bajo la jurisdicción del Fuero de Marina, pero siendo expulsados de la Matrícula.⁴¹⁹

En cuanto a la remuneración económica, los matriculados podían asignar parte de los sueldos a favor de sus mujeres, hijos, padres o hermanos huérfanos. El único obstáculo existente era no excederse de los dos tercios del total de la paga, cuando las campañas eran en Europa, y la mitad si se trataba de América. Los interesados en estas medidas

⁴¹⁶ *Ordenanzas de su majestad...*, pp. 43-44.

⁴¹⁷ “A la Jurisdicción militar de Marina corresponden las materias de pesca, navegación, presas, arribadas y naufragios; el cuidado, fomento y conservación de los montes de Marina con el Juzgado de este ramo, como está mandado, y previene su Ordenanza; todo lo relativo á la seguridad y limpieza de los Puertos, balizas y linternas, ó construcción de muelles, y á las fábricas de armas, de xarcias, lonas, betunes ó qualesquiera otros efectos para servicio de mi Armada, aun establecidas en poblaciones mediterráneas.” *Ordenanzas de su majestad...*, p. 120.

⁴¹⁸ *Ibidem*, pp. 37-38.

⁴¹⁹ *Ibidem*, pp. 53-54.

solamente debían de comunicar sus decisiones el día que se efectuaban los pagos anticipados, o posteriormente ante el comandante del partido, jefe militar de la Matrícula de donde se encontraban, o al contador de la provincia. Incluso podían hacerlo en el Departamento, acudiendo al comandante principal y sargento mayor para que lo comunicara a la Contaduría.⁴²⁰

Los matriculados tuvieron el privilegio exclusivo de que ningún Ayuntamiento u otra jurisdicción les cobraran impuestos relativos a los productos obtenidos de la pesca, salvo expresa orden del generalísimo. Ellos podían disfrutar de las capturas de todos los seres vivos del mar y traficarlos con libertad absoluta para donde más les convenía, sin que ninguna jurisdicción les pudiera coartar el beneficio concedido. Estaban autorizados a vender el pescado libremente en los muelles y playas sin intervención de ningún órgano del gobierno.⁴²¹ Asimismo, se les permitió la ventaja exclusiva de mantener en los muelles, playas u otros parajes adecuados de los puertos, almacenes de pertrechos y lanchas para dar auxilio a cualquier embarcación.⁴²²

Igualmente los matriculados gozaban del derecho de cobrar una pensión de invalidez, cuando en un acto de guerra quedaban inutilizados para el servicio militar o para ejercer sus profesiones, además pasaban por ley a la clase de “*veteranos*” con calidad de “*inválidos*”. En estas circunstancias se les asignaba el sueldo entero que cobraban, más su ración de forma vitalicia. Pero, si tenían posibilidades de trabajar se les suprimía la ración, y si se empleaban en el servicio del rey obtenían el goce de los dos tercios de su paga. Los fallecidos en combate, faena del barco de guerra o Arsenal, les dejaban el derecho a su viuda e hijos menores de diecisiete años o a sus padres si lo necesitaban, de cobrar una pensión de inválidos.⁴²³

⁴²⁰ *Ibidem*, p. 101.

⁴²¹ *Ibidem*, pp. 109-110.

⁴²² *Ibidem*, p. 112.

⁴²³ *Ibidem*, p. 118.

Por otro lado, las *Ordenanzas de Matricula de Mar* como medida excluyente, prohibió bajo ningún concepto a las personas no registradas el ejercicio de la navegación, el tráfico por el litoral, puertos y muelles, los barcos de rentas, la pesca, la habilitación de embarcaciones, su custodia y cualquier otra actividad relacionada con el mar.⁴²⁴ Este precepto tenía el claro y contundente objetivo de obligar a matricularse a la máxima cantidad posible de hombres que vivían y trabajaban en las costas.

Aunque en teoría nadie estaba forzado a apuntarse en la Matricula de Mar, el nuevo mandato le imponía a todos los individuos, que obtenían algún beneficio económico del mar, a servirle a la Real Armada,⁴²⁵ pasándose por alto el carácter de hombres libres que gozaban antes de matricularse, e irrespetando los intereses particulares vinculados con los generales del comercio. Es decir, la Marina de Guerra despojó a los matriculados de la independencia disfrutada por el resto de la sociedad, considerándolos como una especie de reserva permanente de personas comprometidos legalmente a acudir, sin ningún derecho a réplica, al llamado de la Real Armada.⁴²⁶

5.3. La incorporación de los Correos Marítimos a la Real Armada en 1802

El sistema de guardacostas de Cartagena de indias se vio vinculado al servicio de correos marítimos debido a dos factores determinantes: primero, por la inseguridad imperante en las rutas del mar Caribe para estas embarcaciones. Segundo, debido a la decisión de Manuel Godoy relativa a que la corporación fuera absorbida por la Real Armada, para así poder aliviar la grave situación generada como consecuencia de las guerras

⁴²⁴ *Ibidem*, pp. 111-112.

⁴²⁵ *Ibidem*, p. 137. Todas estas *Ordenanzas* también eran extensivas a América, siempre y cuando no tuvieran incompatibilidad con las leyes particulares y circunstancias locales, o se mandaran a obedecer otra ordenanza o reglamento para cada paraje.

⁴²⁶ *Memoria sobre los vicios de que adolece la Ordenanza de Matriculas de Mar de 1802, y la necesidad de proceder cuanto antes a su abolición; sustituyéndola con otro sistema que en armonía con las instituciones políticas del país, atienda al sostenimiento de sus fuerzas navales, sin abrumar con trabas y vejaciones a la Marina Mercante*, Palma, Imprenta de Pedro José Gelabert, 1856, p. 9.

en que se vio involucrada España a finales del siglo XVIII e inicios del XIX.

El Correo Marítimo español, a finales del siglo XVIII e inicios del XIX, seguía cumpliendo la importante función de servir de “puente de enlace” entre España y sus posesiones americanas, siendo el único medio factible, de aquella época, que podía lograr la comunicación entre ambas partes. El servicio postal ⁴²⁷ desempeñó tres grandes objetivos fundamentales: el primero y más importante consistió en mantener conectadas a las autoridades estatales de la metrópoli con sus homologas indianas,⁴²⁸ con el fin de establecer una fluida transmisión de órdenes y divulgación de hechos del acontecer del reino y de otras naciones, requeridas en la toma de decisiones locales, regionales o ultramarinas.⁴²⁹ El intercambio de información, a través de cartas y otros tipos de documentos, era un mecanismo estratégico para la integración político-territorial del imperio. El segundo, radicó en apoyar al comercio, sirviendo

⁴²⁷ En la actualidad la bibliografía referente al tema del Correo durante el siglo XVIII en España y América es extensa. No obstante, se aconseja ver: Antonio López Gutiérrez, “Fuentes para la historia de los Correos Marítimos y Terrestres conservadas en el Archivo General de Indias” en *El Correo español en América*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, 1996, pp. 35-50; Christiane Laffite Carles, “Navegación y correos en la costa colombiana en la época de la independencia” en *Huellas Revista de la Universidad del Norte*, Barranquilla, Universidad del Norte, 1993, n° 38, pp. 5-10; Cayetano Alcázar, *Historia del correo en América (notas y documentos para su estudio)*, Madrid, Sociedad de Historia Hispano-Americana, 1920; Francisco Garay Unibaso, *Correos marítimos españoles*, Bilbao, Ediciones Mensajero, 1987, 3 t.; José Manuel López Bernal, “El declive de los Correos Marítimos de Indias y su incorporación a la Real Armada” en *Revista de Humanidades*, Sevilla, Centro asociado de la UNED, 1992, n° 3, pp. 47-61; Del mismo autor, “Las comunicaciones postales en América durante la época colonial (siglos XVI-XVIII)” en *El Correo español en América*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, 1996, pp. 23-34; y *El correo marítimo colonial (1764-1824): rutas y tarifas postales*, Madrid, Real Academia Hispánica de Filatelia, 2001.

⁴²⁸ “La Administración española nunca anteriormente se había enfrentado a tan dilatados horizontes y el Estado requería de una eficiente transmisión de órdenes y una adecuada recogida de información, necesaria para elaborar sus decisiones.” Dolores Herrero Gil, “El control de las comunicaciones marítimas: El caso particular de la Administración de Correos de Cádiz entre 1764 y 1802” en *Trocadero: Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2008, n° 20, p. 128.

⁴²⁹ AGI, Estado 22. Oficio del virrey de Nueva España, marqués de Branciforte, para el duque de la Alcudía. México, 31 de octubre de 1794. La afirmación anterior se puede ver reflejada en el caso donde el virrey de Nueva España, marqués de Branciforte, le informaba a Manuel Godoy la llegada a Veracruz del capitán del bergantín correo, quien le notificó que la fragata mercante “Trasmerana”, la cual conducía 1.166 quintales de pólvora a Cartagena de Indias fue apresada por un bergantín corsario francés sobre Bahía Honda. En este hecho se evidencia que el barco del servicio postal además de transportar cartas, también llevaba noticias orales consideradas oficiales.

de conductor de noticias, objetos, materiales y dinero. Este factor se consideró útil para dinamizar el intercambio comercial. Y el tercero, no menos importante, fue el de cubrir la necesidad humana de mantener en contacto a los particulares que tenían como frontera al mar u océano.

El descalabro de los Correos Marítimos en el Caribe surgió como consecuencia, en primer lugar, de los conflictos bélicos efectuados entre España y la Francia revolucionaria en 1793-1795, y posteriormente con Inglaterra en 1796-1802.⁴³⁰ Parte de las operaciones de guerra naval, previstas por corsarios franceses, ingleses y la Royal Navy, consistieron en bloquear los puertos españoles, trayendo como resultado la interrupción del servicio postal.⁴³¹ Empero, los objetivos militares de los franceses e ingleses no solamente tenían contemplado romper las comunicaciones de sus enemigos españoles. Igualmente se dedicaron a apresar los barcos del Correo, los cuales además de transportar la correspondencia pública y privada, también solían trasladar importantes cantidades de dinero y metales preciosos. Es decir, la caza del Correo Marítimo hispano se convirtió en un negocio muy lucrativo, tanto por el capital conseguido del remate del barco, como por su carga, que en determinadas ocasiones eran unas pequeñas fortunas.

⁴³⁰ También se recomienda consultar sobre este aspecto a: Rafael Cid Rodríguez, “Las comunicaciones postales hispanoamericanas en el siglo XVIII” en *La Rábida*, Huelva, Diputación Provincial, 1991, nº 10, pp. 40-51; Del mismo autor, “Las rutas postales hispanoamericanas en el siglo XVIII: los Correos Marítimos” en *Actas del I Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Guadalajara, CSIC, 1993, t. I, pp. 515-526; “Los Correos Marítimos a Indias, una empresa de la Ilustración” en *Revista de Humanidades*, Sevilla, UNED, 1991, nº 2, pp. 50-68; “Los Correos Marítimos a las Indias en el siglo XVIII y su repercusión económica” en *Actas del IV Encuentro de latinoamericanistas*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 1995, pp. 1130-1141; Rafael Cid Rodríguez, y José Manuel López Bernal, “El declive de los Correos Marítimos de Indias y su incorporación a la Real Armada” en *Revista de Humanidades de la UNED*, Sevilla, UNED, 1992, nº 3, pp. 47-61; De los mismos autores, “El Correo en las Indias, 1514-1769: historia de un monopolio familiar” en *Revista Sevilla '92*, Sevilla, Diputación Provincial, 1986, pp. 38-41; Santos Madrazo, *El sistema de comunicación en España, 1750-1850*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1984; Walter Bose, “Organización del Correo en España y en las Indias Occidentales. Los Correos Mayores de España, de las Indias, México, Guatemala y Cuba, y los Correos marítimos” en *Revista de Correos y Telégrafos*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de Correos y Telégrafos, 1942, nº 60, pp. 1.547-1.558.

⁴³¹ José Manuel López Bernal, “Las comunicaciones postales en América...”, pp. 33-34. “Los efectos del bloqueo inglés de los puertos españoles impuestos por Nelson en abril de 1797, fueron tan devastadores que repercutieron de tres formas en la institución. Alteró las rutas de distribución de la correspondencia, provocó una importante distorsión en las frecuencia de las comunicaciones y causó una crisis económica de graves consecuencias a la renta.”

Se puede deducir que las potencias rivales de España, a finales del siglo XVIII e inicios del XIX, además de usar el contrabando como “arma”, también emplearon la estrategia militar de incomunicar, hasta donde les fuera posible, a la metrópoli de sus reinos de América e incluso a los propios territorios indios entre sí, esta medida sin duda hizo mucho daño al imperio.⁴³² La pérdida del dominio del mar por parte de la Real Armada se dejaba notar en las aguas del Caribe. La superioridad de la Royal Navy en primer lugar y La Royale en segundo, más sus correspondientes corsarios,⁴³³ les permitió a sus respectivas naciones tomar casi siempre la iniciativa en las acciones bélicas, mientras que a España le tocó asumir como estrategia una posición defensiva, supeditada a la voluntad de sus adversarios.

El virrey de Nueva Granada le notificó a Manuel Godoy, el 19 de enero de 1795, su decisión sobre no seguir registrando caudales en los buques del servicio postal que cubrían la ruta de Cartagena de Indias a La Habana, porque un corsario francés había apresado al bergantín correo “El Príncipe”, que había zarpado el 1 de marzo de 1794, llevando consigo más de 80.000 pesos pertenecientes a los comerciantes del reino.⁴³⁴

La máxima autoridad virreinal pensó que los comerciantes se retraerían de seguir exponiendo su dinero en las embarcaciones de correos locales, por ser de pocas fuerzas. El gobierno con el fin de evitar otro hecho similar solicitó dos buques de guerra a La Habana, para conducir los caudales del rey más los particulares. Las fragatas “La Gloria” y “Águeda” llegaron a Cartagena de Indias, inmediatamente se les abrió registro y

⁴³² El sistema de Correos Marítimos transoceánico llegó a transportar entre los años 1764 y 1802 la cantidad de 97.521 cartas, que pagaron 334.960 reales de plata fuerte, representando el 72% del valor recaudado. Y el restante 28% le tocó a la correspondencia denominada “de peso”, que eran pliegos o paquetes, los cuales ingresaron un beneficio de 128.503 reales de plata doble. Estos datos evidencian la rentabilidad del sector. Dolores Herrero Gil, “El control...”, p. 132.

⁴³³ En cuanto a Inglaterra y Francia, sus Marinas no siempre eran las que iniciaban las hostilidades. En el Caribe en muchas ocasiones ambos países mandaron a sus corsarios en avanzadilla.

⁴³⁴ “Más interesante que el tráfico de correspondencia resulta el estudio de las remesas monetarias. La llegada de un montante de caudales a Cádiz, procedente de la recaudación de las Administraciones americanas, y por tanto de cuenta de la Renta de Correos, originaba un circuito de recepción y envío a Madrid, a la Tesorería de la Dirección General de la Renta.” Dolores Herrero Gil, “El control...”, p. 133.

partieron en el mes de noviembre de 1794. No obstante, algunos mercaderes no quedaron escarmentados con la trágica pérdida. Impacientes no esperaron la salida de las naves de la Real Armada y decidieron volver a arriesgar su dinero enviándolo en el barco correo que zarpó del puerto el 1 de septiembre de 1794, transportando unos 20.000 pesos de varios particulares. Este hecho hizo ver a las autoridades la insensatez de los hombres de negocio, los cuales continuaron exponiendo su capital ante un riesgo evidente, porque los bajeles del correos tenían un día fijo para su salida y un determinado punto de recalada, facilitándole la caza de dichas naves desamparadas y con botines muy suculentos a los corsarios enemigos.

El virrey neogranadino en vista de lo acaecido decidió emitirle una orden al gobernador de Cartagena de Indias el 29 de diciembre de 1794, señalándole suspender el registro de caudales en los barcos del correo. Para paliar las consecuencias generadas a los comerciantes, al gobierno y a particulares, en abril de 1795 se esperaba la llegada de otra fragata de guerra proveniente de La Habana, para remitir todo lo acopiado hasta esa fecha.

A las embarcaciones del correos se les dio la instrucción de desembarcar temporalmente la correspondencia en el puerto de Casilda de la villa de Trinidad en Cuba, desde donde luego se conduciría por tierra hasta La Habana, tal y como ya se había realizado en otras guerras. Esta medida evitaría que los bajeles recalaran en Cabo Corrientes, donde existía el mayor riesgo, según las noticias manejadas por el gobernador de Cartagena de Indias, referentes a que en aquella zona se hallaban cruzando algunos corsarios la costa Sur de la isla, además de tener casi bloqueado El Morro de la plaza de Cuba.⁴³⁵

Mientras avanzaba el tiempo la situación se hacía más difícil para las embarcaciones del Correo con la ruta Cartagena de Indias-La Habana,

⁴³⁵ AGI, Estado, 52. Oficio del virrey de Santa Fe, para el duque de la Alcudia. Informa sobre las razones por las cuales temporalmente no se registraban caudales en las embarcaciones del Correo, que iban de Cartagena de Indias a La Habana. Santa Fe, 19 de enero de 1795.

porque los corsarios franceses sabían que esos barcos siempre transportaban considerables sumas de dinero. Incluso las autoridades virreinales llegaron a manejar la hipótesis de que los bandidos estaban de acuerdo con los movimientos subversivos del Virreinato y habían declarado de facto la guerra al Correo Marítimo. Por tales circunstancias los mandos españoles en América, siendo conscientes de no contar con el poder naval necesario para limpiar aquellos mares, decidieron extremar las medidas de seguridad a su alcance.

Para garantizar el flujo de la correspondencia se continuó con la idea de entregarla en el Puerto de Casilda o en su defecto en el Castillo de Jagua, en Cuba, desde donde se conducía por tierra hasta la Administración, junto a pequeños fondos si fueran llevados en oro. Y como era obvio que los corsarios se encontraban informados de los barcos que salían de cualquier parte del Caribe, se tomó la precaución de entregarle la derrota a los capitanes de los barcos en un sobre sellado, el cual solamente podían abrir cuando salieran de Bocachica, y si existía peligro de ser apresados, tenían la orden de romperla o arrojarla al mar.⁴³⁶

Pese a los inminentes peligros que asechaban al Correo Marítimo en las aguas del mar Caribe, el rey emitió una real orden el 16 de noviembre de 1795, mandando a que los buques de posta debían de seguir prestando sus servicios en los días previstos, tal y como se encontraba estipulado en el artículo 14, título 1º, tratado 4º de las *Ordenanzas de Correo Marítimo*. Es decir, no se debía detener por ninguna persona el viaje regular de las embarcaciones del correos, aunque se justificara por consecuencias negativas para el real servicio. Además, se ordenó a las principales autoridades ponerse de acuerdo con el administrador principal de la Renta de Correos para colocar carteles por todas las plazas, puertos y pueblos

⁴³⁶ *Ibidem*. Copia de oficio de Aguera, para Joseph Zeiva. Informa que los corsarios franceses han declarado la guerra a las embarcaciones del Correo. Santa Fe, 19 de febrero de 1795.

principales con el fin de informar a todas las personas sobre la real determinación.⁴³⁷

Los barcos correos como consecuencia de la guerra, comenzaron a escasear en Cartagena de Indias. El virrey le sugirió al comandante del Apostadero destinar una de las embarcaciones del resguardo a realizar el servicio postal en los inicios del año 1797,⁴³⁸ para que de esta forma el gobierno y los particulares no perdieran la comunicación con la isla de Cuba, que era donde primeramente solían llegar las noticias de España.⁴³⁹ El comandante del Apostadero cedió el barco, pero al mando de un capitán particular⁴⁴⁰ dejando claro no hacerse responsable de su posible apresamiento. Empero, esta no era la solución más adecuada, porque se exponía a los guardacostas a un alto peligro de ser capturados en una comisión ajena a sus funciones esenciales.⁴⁴¹

El virrey a través de sus reflexiones se dio cuenta que las embarcaciones del resguardo no debían desviarse de su objetivo de proteger las costas del Virreinato, y considero más oportuno fletar un barco mercante para el servicio postal. También en el Apostadero escaseaban los pertrechos,⁴⁴² a mediados del año 1797, necesarios para los guardacostas escoltar la conducción de víveres desde el río Sinú hasta Cartagena de Indias. No se debe olvidar que los bajeles empleados en la

⁴³⁷ *Ibidem*. Oficio del virrey de Santa Fe para el príncipe de la Paz. Informa sobre la real orden que mandaba a salir a las embarcaciones correos los días previstos. Santa Fe, 19 de junio de 1796.

⁴³⁸ AGN, Correos, 1. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para don Pedro Mendieta. Informa que la correspondencia debe ser conducida en los guardacostas. Cartagena de Indias, 30 de marzo de 1797. El administrador de Correos le pidió al gobernador de Cartagena de Indias que destinara un barco del resguardo para el servicio postal, porque no había ninguno de la Renta de Correos disponible. El mandatario decidió comisionar a la goleta “Nancy”, al mando del capitán particular don Francisco Basurto, situación por la cual el comandante general del Apostadero se quejó ante el virrey argumentando el peligro de perder la embarcación por las acciones de los enemigos.

⁴³⁹ AGI, Estado, 52. Oficio del virrey de Santa Fe para el príncipe de la Paz. Informa que por medio de sus órdenes los guardacostas continúan haciendo el servicio de correos a La Habana. Santa Fe, 19 de abril de 1797.

⁴⁴⁰ *Ibidem*. Oficio para don Pedro Varela. Informa que se asignó un guardacostas para transportar la correspondencia a Cuba. Santa Fe, 19 de abril de 1797.

⁴⁴¹ AGN, Milicias y Marina, 19. Oficio para el comandante de Marina. Informa sobre el guardacostas que debe llevar la correspondencia a La Habana. Santa Fe, 19 de abril de 1797.

⁴⁴² AGN, Milicias y Marina, 62. Oficio de Hormares para el virrey. Informa que los efectos necesitados por los guardacostas de Cartagena de Indias no se comprarán en colonias extranjeras. San Ildefonso, 10 de octubre de 1797.

salvaguada igualmente sirvieron para trasportar, a cualquier parte de la costa del reino, tropas, armas y municiones.⁴⁴³

Una vez finalizada la guerra contra Francia (1792-1795) e Inglaterra (1796-1802), el estado de los Correos Marítimos de España era paupérrimo, su principal problema fue la falta de barcos. Con la efímera paz comenzó el trabajo de reparar los dañados y reformar las estructuras y organizaciones que no cumplieron las expectativas esperadas en los momentos más críticos. El Príncipe de la Paz en Madrid, junto a su nuevo Estado Mayor, sabiendo el problema de comunicaciones surgido en el imperio por el deterioro del servicio postal marítimo, resolvieron reformar su organización y dependencia.⁴⁴⁴ Godoy intentó paliar la grave situación del Correo Marítimo incorporándolo a la Real Armada a partir del 6 de abril de 1802,⁴⁴⁵ por ser la única institución que poseía la cantidad y calidad de embarcaciones necesarias para volver a restablecer las comunicaciones intercontinentales y de los diversos reinos del Caribe hispano entre sí.⁴⁴⁶

Las Reglas bajo las cuales, según ha determinado S. M. han de quedar reunidos a la Real Armada los Correos Marítimos, abrieron una nueva etapa en la historia del servicio postal marítimo de España,

⁴⁴³ AGI, Estado, 52. Oficio del virrey para el príncipe de la Paz. Informa sobre los motivos que tuvo para cambiar de opinión en lo referente a que los guardacostas se encargaran del correo. Santa Fe, 19 de junio de 1797.

⁴⁴⁴ No era la primera vez que se intentó mejorar el servicio postal, ya antes el marqués de la Ensenada en los últimos años en su Ministerio había dado inicio a las reformas. Aunque se vio obligado a esperar la “*Paz de Versalles*” para poner en marcha el proyecto, el cual en resumen consistía en hacer que el estratégico sistema de comunicaciones no estuviera más en manos de los comerciantes de los Consulados ni de particulares, sino incorporado a las estructuras del Estado. La tarea se la dejó en herencia, en el año 1754, a su sucesor Ricardo Wall y Julián de Arriaga. Al respecto se puede consultar a: Francisco Piniella Corbacho, “La organización del tráfico marítimo en Cuba en el S. XVIII: Desarrollo de las comunicaciones marítimas y terrestres”, en *Baluartes: Estudios gaditanos-cubanos*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1994, nº I, p. 50.

⁴⁴⁵ La incorporación de los Correos Marítimos a la Real Armada duró hasta el año 1827, en que se hizo cargo la empresa de Correos Marítimos de La Habana. Al respecto véase: Dolores Herrero Gil, “El control...”, p. 138.

⁴⁴⁶ Pese a las medidas tomadas por Godoy, el Correo Marítimo “A partir de 1802 y hasta la independencia colonial sufrió una crisis prolongada que afectaría irremediablemente a las relaciones de España con sus territorios coloniales.” José Manuel López Bernal, “Las comunicaciones postales en América durante la época colonial (siglos XVI-XVIII)” en *El correo español en América*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, 1996, p. 34.

marcando un hito en la institución. Se preveía que la Secretaría de Estado y de Despacho continuara a cargo de señalar el número de expediciones que conducirían la correspondencia, fijar las épocas de las salidas de los bajeles, señalar las cajas principales a donde debían dirigirse en América, y de las subdivisiones necesarias para la correspondencia. Para lograr el fin expuesto, al Ministerio de Estado le concernía solicitar al de Marina las embarcaciones requeridas con la anticipación de un año. Asimismo, las embarcaciones estarían equipadas y armadas según las disposiciones plasmada en las *Ordenanzas Navales*.

Como consecuencia, todos los arsenales, barcos, pertrechos, enceres navales y hombres del servicio postal pertenecientes al Ministerio de Estado, tanto en España como en América, pasaron a formar parte del Ministerio de Marina, y se escogió al Departamento del Ferrol para reunir allí todos los medios destinados a este servicio, presupuestándose anualmente los gastos requeridos y llevándose cuenta separada.⁴⁴⁷

Además del Ministerio de Estado entregarle los bienes del Correo Marítimo a la Real Armada, también esta medida llevaba explícita el concederle el mando de todos los buques a sus oficiales. Desde aquel momento a los comandantes de Marina también les tocó desempeñar las funciones de comandantes principales de Correos Marítimos, ejerciendo jurisdicción sobre los barcos e individuos, tanto en lo militar como en lo criminal y contencioso.

Los oficiales que con graduación militar laboraban en el servicio postal pasaron a depender institucionalmente de la Marina, para lo cual las Rentas del Correo debieron entregar la documentación que acreditara la

⁴⁴⁷ “Aunque la parte directiva de las expediciones formadas para el envío de los Correos Marítimos recaía en el secretario de Estado y de Despacho, la Armada proveería los medios necesarios (uso de arsenales, buques e individuos destinados a este fin que quedarían incorporados a la Armada a través del departamento de Ferrol) para cumplir eficazmente tal misión. A cambio ésta recibe una cantidad, fijada para tal año, en algo más de tres millones de reales para cubrir los gastos del servicio. De esta forma se asegura el mantenimiento de sus embarcaciones y una formación continuada para sus miembros.” Silvia A. López Wehrli y Antonio Caballero García, “Correos marítimos en el Archivo General de la Marina. Un proyecto de difusión de sus fondos” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2000, nº 68, pp. 88-89.

antigüedad, un informe reservado de su conducta, aptitud y méritos para de esta manera incorporarlos a la Armada en las clases correspondientes a su persona, respetándoles sus sueldos si eran superiores al del grado asignado. Los oficiales de mar pertenecientes al Correo Marítimo tuvieron la misma suerte, y el resto de personas fueron incluidas a la matrícula de mar.

Con respecto a la carga que podían transportar los barcos correos de la Armada se estipuló que, además de las obvias correspondencias, solamente debían llevar cuando salían de España azogue, piezas de artillería, municiones u alguna otra carga de efectos de la Real Hacienda. Y si el barco zarpaba desde América estaba autorizado a transportar oro, plata, cualquier otro género precioso o tabaco.⁴⁴⁸

Así fue como la Real Armada comenzó a hacerse cargo del correo a partir del 1 de junio de 1802, después de que el Ministerio de Estado tramitó las órdenes correspondientes a las Rentas de Correos para entregar todo los medios a la institución castrense. En España el servicio postal cedió sus infraestructuras, ubicadas en la Coruña, al capitán general del Departamento de Marina del Ferrol, mientras que en La Habana, Puerto Rico, Montevideo y Cartagena de Indias se hizo la transferencia a los comandantes generales de los Apostaderos.⁴⁴⁹

5.4. Ordenanzas de montes de 1803

El sistema de guardacostas de Cartagena de Indias, al igual que el resto de la Real Armada, necesitó proveerse de buenas y diversos tipos de maderas, tanto para la construcción de sus embarcaciones como para las reparaciones de las mismas.⁴⁵⁰ Estos dos fundamentales factores se

⁴⁴⁸ AGI, Correos, 484A. Reglamento relativo a que los Correos Marítimos pasen a formar parte de la Real Armada. Madrid, 6 de abril de 1802.

⁴⁴⁹ En la actualidad se están esperando los resultados de la investigación realizada por el doctor don Bibiano Torres Ramírez, relativa a los Correos Marítimos, que sin duda ofrecerá importantes aportes a la historiografía que se refiere al tema.

⁴⁵⁰ "... para la construcción de un navío se precisan 2.000 árboles de roble grandes en pie..." Gaspar de Aranda y Antón, "Reflexiones 'Cuando los montes eran de la Marina'" en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1991, nº 33, p. 11.

convirtieron en una necesidad básica de la institución castrense, por lo cual se vio obligada a poseer abundantes arbolados que les garantizara buenos materiales. También el mismo requerimiento lo tuvo la Marina mercante.

Pero no solo la industria naval, civil y militar, necesitaba la indispensable materia prima, también existía una demanda del preciado material por parte del sector dedicado a la elaboración de las obras públicas y privadas, las fábricas de bienes muebles, y todos los hogares donde se requería leña para cocer los alimentos y calentar las estancias en época de frío. Por no existir en la naturaleza ni haber inventado en aquel entonces el hombre otro material que sustituyera la madera, a excepción de algunos metales, esta se convirtió en un producto imprescindible para las sociedades modernas, y por consecuencia en el peor enemigo de los bosques europeos y americanos.

Todas las razones expuestas anteriormente eran un argumento suficientes para que el Estado interviniera en la explotación, administración, y cuidado de los bosques que se convirtieron en una industria estratégica para las potencias navales. Debido a ello se crearon unas nuevas *Ordenanzas de Montes*, con el objetivo de racionalizar la explotación de los mismos en beneficio de la Real Armada. El generalísimo don Manuel Godoy, fue nombrado por Carlos IV conservador general de los montes y arbolados, y en su intento de darle un impulso a la Marina de Guerra, como era de esperarse, no tardó en hacer derogar el *Plan de nueva Ordenanza de Montes. Memoria compuesta de orden de la Sociedad Patriótica de Sevilla por su socio de número el padre Manuel Gil, de los clérigos menores de la Casa del Espíritu Santo de la misma ciudad*, fechado en 1794.

Godoy también le encargó las nuevas *Ordenanzas de Montes* a Grandallana. El marino ilustrado orientó, a conciencia, el cuerpo de leyes para ponerlo al servicio de la Real Armada, y de esta manera facilitar la máxima cantidad de maderas posibles a los Astilleros y Arsenales españoles para la construcción de buques de guerra, y en menor medida

también se las garantizó al servicio militar de tierra. Godoy pensó que como consecuencia de la mejor gestión del recurso natural, se compatibilizaría sin muchas dificultades el suministro de la materia prima con otros sectores de la sociedad. Las nuevas leyes tuvieron jurisdicción en todos los montes que se encontraban a una distancia de veinticinco leguas de las costas, tanto en España como en los reinos de ultramar.⁴⁵¹

Las novísimas *Ordenanzas de Montes* de 1803 militarizaron todo el sector: el mando, la administración económica, el conocimiento de los asuntos contenciosos⁴⁵² relacionados con su conservación, aumento y prosperidad de los arbolados realengos y baldíos fueron cedidos a la jurisdicción de Marina en su totalidad. Es decir, en lo referente a los montes se inhibieron todas las jurisdicciones y autoridades por privilegiadas que fueran. Dentro de la estructura, que perseguía agilizar los negocios, se nombró al mayor general, inspector general de montes.

Los Departamentos se dividieron en provincias y éstas en partidos, para el mando de los primeros se asignaron un comandante de montes que debía ser un oficial con el grado de brigadier o capitán de navío. De la segunda segmentación se encargó a un capitán de fragata u oficial retirado con el cargo de comandante y de los partidos se encargaría un vecino del pueblo como subdelegado. En cada provincia debía existir un auditor, un promotor-fiscal y una escribanía de montes. En cada partido un fiscal-celador, una escribanía, uno o más directores de arbolados y un competente número de guardas para facilitar la custodia. Las ordenanzas también se impusieron en los territorios americanos, donde los oficiales de

⁴⁵¹ *Real Ordenanza para el gobierno de los montes y arbolados de la jurisdicción de Marina*, Madrid, Imprenta Real, 1803, p. 1.

⁴⁵² Pese a todas las leyes e infraestructura creadas para que el Estado tuviera un estricto control de los montes y arbolados, el interés económico motivó a muchos transgresores a omitir los preceptos. “Este fenómeno de las cortas fraudulentas debió estar tan extendido en la segunda mitad del siglo XIX como ya lo estuvo en los siglos XVII y XVIII, de tal forma que se señala la presencia de grupos organizados de matuteros que no sólo deterioran los montes al cortar los mejores árboles, sino que al sacar al mercado madera y leña en cualquier época provocan caídas de precios en los mercados locales, lo que va en detrimento de los remates públicos.” José María Ramos Santos, “Fuentes historiográficas para el estudio e interpretación de los montes y sus aprovechamientos: su aplicación en Castilla y León (siglos XVI-XX)” en *Investigaciones Geográficas*, Alicante, Universidad de Alicante, 2005, nº 36, p. 52.

Marina asumieron el control al igual que en España. Todo este personal tuvo el privilegio de gozar del *Fuero Militar*.⁴⁵³

La militarización de los montes afectó en mayor medida a los ganaderos, propietarios de grandes y medianos rebaños de animales, los cuales necesitaban pastar en terrenos baldíos o realengos. Todos los espacios considerados aptos para criar arbolados que produjeran buenas maderas de encinas, nogales, álamos negros y blancos, entre otros, necesarios en la construcción de barcos, se cerraban por el tiempo preciso para evitar que el ganado los dañara. El mismo criterio también se usó en las áreas replantadas.⁴⁵⁴

Todas las maderas obtenidas, tanto públicas como privadas, destinadas a los Astilleros y Arsenales se debían remitir a ellos aunque no escasearan, porque eran los mejores sitios para su conservación y custodia.⁴⁵⁵ Mientras que las consideradas inútiles para la construcción naval se vendían en los mismos montes o remitían a los tinglados, donde esperaban a sus posibles compradores.⁴⁵⁶ Y por supuesto, quedó prohibida cualquier comercialización del preciado material al extranjero sin la pertinente licencia.⁴⁵⁷

No obstante, pese a la clara tendencia del cuerpo de leyes en favorecer a la Armada, también las *Ordenanzas* contaron con algunos preceptos dirigidos a evitar que algunos arbolados acabaran en los Astilleros o Arsenales. Verbigracia, los que aun siendo útiles para la construcción de buques pero se encontraban destinados a paseos públicos, ornamentos de las entradas de los pueblos, para proporcionar sombra a las viviendas, y los plantados en los amojonamientos de terrenos.⁴⁵⁸

Con respecto a los montes de dominio privado las *Ordenanzas* establecieron que sus propietarios o administradores, tuvieran plena y

⁴⁵³ *Real Ordenanza*..., pp. 9-10.

⁴⁵⁴ *Ibidem*, pp. 13-14.

⁴⁵⁵ *Ibidem*, pp. 18-19.

⁴⁵⁶ *Ibidem*, p. 22.

⁴⁵⁷ *Ibidem*, p. 27.

⁴⁵⁸ *Ibidem*, pp. 4-5.

absoluta libertad para disfrutar de su aprovechamiento sin necesidad de solicitar licencia o permiso. No obstante, estaban obligados a dar parte al comandante o subdelegado del partido si decidían vender los árboles para maderas, debido a que en la venta la Marina tenía la preferencia sobre cualquier otro comprador.⁴⁵⁹

Sin duda, la construcción de barcos por parte de la Real Armada fue un factor determinante que contribuyó a diezmar los bosques españoles durante su etapa imperial, pese a las medidas puestas en marcha por la monarquía para intentar paliar su desaparición. En la América Española la realidad, referente a los reservorios naturales era diferente.⁴⁶⁰ La inmensidad de la geografía del Nuevo Mundo, aunada a la riqueza arbórea en cuanto a cantidad, calidad y diversidad (caoba, cedro, roble, guayacán, balsa, majó, jagua, jobo, almácigo, palo santo, sabicú, etc.) fue tomada muy en cuenta por las autoridades de la metrópoli. Las Indias Occidentales se convirtieron en un estupendo y fiable proveedor de la valiosa materia prima, necesaria para que la cabeza del imperio y sus satélites siguiera construyendo sus barcos de guerra y no perdiera el dominio de los mares.⁴⁶¹

Durante los reinados de Felipe V, Fernando VI, de Carlos III y Carlos IV se fomentó la construcción de navíos de guerra y otras

⁴⁵⁹ *Ibidem*, pp. 65-67.

⁴⁶⁰ “Las maderas de los bosques de las Indias, dadas las inmejorables características técnicas que determinadas especies tenían para su uso en la arquitectura naval durante los siglos XVI al XIX, fueron motivo de búsqueda y valoración por la Corona Española.” Gaspar de Aranda y Antón, “Las maderas de América en la arquitectura naval del siglo XVIII” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1992, nº 38. p. 20.

⁴⁶¹ Sin embargo, la Corona tomó una serie de medidas legales para conservar las enormes reservas estratégicas de árboles y que el Estado tuviese control sobre ellas. Al respecto, “Las conclusiones a las que llegamos tras el análisis de la normativa legal borbónica sobre los aprovechamientos forestales en las Indias son: • Prohibió la corta de madera por los particulares. • Limitó el uso de maderas nobles para embalajes de azúcar y prescribió para ese uso el de maderas inútiles para la Marina. • Formó una Junta de Maderas formada por el Comandante de Marina. El Gobernador y el Intendente para autorizar cortes por los particulares. • Reservó para la Marina los bosques de maderas útiles. • Facilitó la construcción de naves en Indias y realizó pedidos para la Armada con el fin de fomentar la construcción naval en sus dominios indios. • Publicó reales Ordenanzas para preservar los bosques de la esquilma de particulares.” Miguel Jordán Reyes, *La deforestación de la isla de Cuba durante la dominación española. (1492-1898)*, Madrid, Tesis doctoral presentada en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Montes de la Universidad Politécnica de Madrid, 2006, p. 57-58.

embarcaciones menores en los astilleros indianos.⁴⁶² Sin embargo, aunque la Real Armada necesitó importantes cantidades de troncos para elaborar sus barcos, esta institución no fue la única gran consumidora de la materia prima. En el Caribe además de cubrirse las necesidades del consumo de leña de los hogares, las maderas para la producción artesanal, la construcción de obras públicas y privadas, entre otros requerimientos, también existió otro sector que demandó grandes cantidades de árboles, ese fue la industria azucarera.⁴⁶³

El lucrativo negocio de la azúcar, además de transformar las relaciones de Inglaterra con sus colonias del Caribe, también lo hizo con las encontradas fuera de su espacio. Asimismo, forjó nuevos lazos económicos que convirtieron a sus dispersos territorios americanos en un sistema interrelacionado con características imperiales.⁴⁶⁴ Toda la industria azucarera demandó enormes cantidades de tablones para la construcción de los ingenios, barracas de los esclavos, cajas para transportar el producto, y maderos usados como el combustible que ponía en marcha la maquinaria.⁴⁶⁵

Los alrededores de Cartagena de Indias, al igual que muchas otras regiones del Nuevo Reino de Granada, resultaron ser un reservorio estratégico de la Marina de Guerra, porque en aquellas zonas existían numerosos árboles de cedros blancos y colorados, caobas, guayacanes, manzanillo, y muchos otras especies, que proporcionaban maderas de buena calidad, tanto para realizar las carenas de pequeñas y grandes

⁴⁶² “La creación de astilleros por parte de la Corona en La Habana, Campeche, Guayaquil, El Realejo, Nicoya, Panamá, El Callao y Coatzacoalcos demandó gran cantidad de madera para la construcción de navíos.” Miguel Jordán Reyes, *La deforestación de...*, p. 11.

⁴⁶³ La Real Armada siempre intentó mantener los arbolados más importantes del Caribe fuera del alcance de los ricos productores de azúcar.

⁴⁶⁴ Anthony McFarlane, *El Reino Unido y América: La época colonial*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, p. 131.

⁴⁶⁵ Reinaldo Funes Monzote, *De bosques a sabana. Azúcar, deforestación y medio ambiente en Cuba: 1492-1926*, México DF, Siglo XXI Editores, 2004, p. 22. “Para la Marina, las maderas de construcción representaban el principal recurso para mantener una poderosa fuerza naval en función de intereses estratégicos del imperio y, por tanto, buscaba la preservación de los bosques de una forma u otra y el privilegio para su aprovechamiento. Para los criollos dueños de ingenios prevalecía el valor comercial que representaban el azúcar u otros frutos coloniales, de modo que los bosques interesaban sólo como fuente de maderas para fábricas, combustible y como sinónimo de una gran fertilidad de las tierras tras su desaparición.”

embarcaciones llegadas a su puerto como también para la construcción de estas.⁴⁶⁶

Desde España se envió una real orden al comandante general del Apostadero de Cartagena de Indias Miguel Antonio de Irigoyen, el 20 de enero de 1804, solicitándole información sobre la existencia de maderas útiles para la Real Armada, su costo y tiempo estimado de tenerlas preparadas. La materia prima la irían a buscar unas urcas provenientes de Cádiz. Siete meses después Irigoyen le contestó a don Domingo Grandallana que a doce leguas de la ciudad habían suficientes maderas de cedro para cuatro cargamentos. Además, tenían guayacanes, bálsamo y campano, que eran materiales duros y de buena calidad.⁴⁶⁷

También el comandante general afirmó que por la parte de sotavento del río Sinú se hallaban muchas más maderas, aunque en la zona se consumían para la construcción de canoas, y sus moradores para hacer la roza tenían unas costumbres antiquísimas de quemar aquellos árboles, sin tomar en cuenta su enorme utilidad por su gran tamaño. Estos métodos inadecuados no se les podía impedir porque en aquel lugar no habían guardas celadores de montes. Más a sotavento, en la Bahía de Candelaria, bocas del río Atrato, Darién y Choco, igualmente existían cedros ya crecidos, pero la insociabilidad de los indios de la zona con los españoles dificultaba su aprovechamiento. En el río Magdalena se encontraban los

⁴⁶⁶ Jorge Juan y Antonio de Ulloa, *Noticias secretas de América, sobre el estado naval, militar, y político de los reinos del Perú y provincias de Quito, costas de Nueva Granada y Chile: gobierno y régimen particular de los pueblos de indios: cruel opresión y extorsiones de sus corregidores y curas: abusos escandalosos introducidos entre estos habitantes por los misioneros: causas de su origen y motivos de su continuación por el espacio de tres siglos*, Londres, Imprenta de R. Taylor, 1826, p. 5. La información referente a la gran cantidad de árboles que ofrecían maderas de buena calidad en el Nuevo Reino de Granada se suele encontrar dispersa en bibliografía que trata sobre diversos temas. Por ejemplo, datos de este tipo se pueden conseguir en: Andrés Eduardo Satizábal Villegas, *Molinos de trigo en la Nueva Granada: siglos XVII-XVIII*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2004; Antonio Vidal Ortega, *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 2002; J. Acosta Boussingault y Roulin, *Viajes científicos a los Andes Ecuatoriales o colección de memorias sobre física, química e historia natural de la Nueva Granada, Ecuador y Venezuela*, París, Lasserre Editor, 1849; María del Carmen Borrego Pla, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1983; y Maruja Redondo Gómez, *Cinco siglos de evolución urbanística*, Bogotá, Fundación Universidad de Bogotá, 2004.

⁴⁶⁷ AGM, Arsenal, 3845. Oficio de Miguel de Irigoyen para Domingo Grandallana. Informa sobre las maderas útiles que existen en aquel lugar para la Real Armada. Cartagena de Indias, 21 de agosto de 1804.

cedros en abundancia y de mayor tamaño, además de caobas y otras maderas útiles. En cuanto a los precios, se solían vender en tozas entre 20 reales el codo cúbico o 28 reales de plata fuerte.

Por último, el comandante general de los guardacostas, señaló que aunque en los alrededores de Cartagena de Indias se conseguían buenos troncos, en el Apostadero elpreciado materia no era abundante a mediados de 1804. Quizás la principal causa del problema era que este producto no despertaba interés en los comerciantes locales en aquel momento. Sin embargo, con ayuda del virrey Irigoyen logró juntar una cantidad de madera suficiente para un cargamento completo de una urca, para ser transportado al Arsenal de la Carraca en Cádiz, cuando la guerra con Inglaterra lo permitiera.

5.5. La instrucción para los guardacostas de Indias de 1803

El motivo fundamental por el cual el Príncipe de la Paz, don Manuel Godoy, decidió que todos los guardacostas del Imperio Español debían estar bajo el mando de los oficiales de la Real Armada, se debió a las informaciones recibidas, referentes al eficiente servicio que habían ejercido en diversos enfrentamientos bélicos las reales “*fuerzas sutiles*” del Apostadero de Cartagena de Indias, comandadas por oficiales de la Real Armada.⁴⁶⁸ Estas razones fueron las impulsadoras de la implantación del señalado sistema de salvaguarda naval, considerado el más adecuado

⁴⁶⁸ AGM, Expediciones, 32. Borrador para Cosme de Carranza. Informa que todos los resguardos navales de sus dominios deben estar a cargo de la Marina Real. Valencia, 12 de diciembre de 1802.

en aquella época para enfrentarse a los complicados retos planteados por la geopolítica hispana de inicios del siglo XIX.⁴⁶⁹

Las reformas navales de Godoy, puestas en marcha a partir del año 1802, no trastocaron la estructura e infraestructuras del Apostadero neogranadino, el cual desde 1788 habían comenzado a consolidarse en esa línea,⁴⁷⁰ sino más bien lo que acarrearón como consecuencia fue reafirmar la valía de sus funciones. Además, en manos de los comandante generales de Marina los nuevos preceptos se convirtieron en una valiosa herramienta legal que los ayudó a superar algunos obstáculos y conflictos de competencias, frecuentemente impuestos por los gobernadores y virreyes pertenecientes a los Reales Ejércitos de España.⁴⁷¹

No obstante, en otras regiones como Veracruz o Puerto Cabello, las *Instrucciones para el gobierno de los bajeles de S. M. guardacostas de Indias* de 1803 impusieron unas realidades totalmente distintas que llevaron consigo algunos cambios cualitativos importantes. En el primer espacio geográfico, el comandante de matrícula Bernardo de Orta, el 10 de marzo de 1804, le expuso al virrey don José de Iturríaga una serie de dudas sobre la viabilidad de poner en marcha las recientes leyes.

El primer argumento fue referente a la entrega del mando y gobierno de los guardacostas, el cual según el artículo cuatro de las

⁴⁶⁹ La Real Armada, a principios de la década de los noventa del siglo XVIII, se encargaba de gestionar varios Apostaderos Americanos. La eficiencia demostrada por la corporación fue reemplazando progresivamente las propuestas privadas o de la Real Hacienda, para encargarse de los resguardos navales de América y España. El prestigio de la institución castrense avanzó hasta el punto que "... en la actualidad están encargados los buques de la Armada del resguardo de las costas de Nueva España a solicitud del virrey mismo (que no es oficial de Marina) como también de la isla de Cuba y costas de Tierra Firme, sin que se toque en ello el menor inconveniente. Pero aun hay otra prueba más convincente de la utilidad, y es que el propio Ministerio de Hacienda ha solicitado que se establezcan en las costas de España los guardacostas de la Marina Real, y se está tratando de ello..." AGM, Expediciones, 13. Respuesta del Ministerio de Marina al de Hacienda referentes al repartimiento de negocios en Indias. Aranjuez, 12 de abril de 1792.

⁴⁷⁰ AGM, Guardacostas, 1178. Borrador para Domingo de Grandallana. Informa sobre la conveniencia de que los oficiales de la Real Armada se encarguen de los guardacostas de Cartagena de Indias. Aranjuez, 13 de mayo de 1802. "Y como sobreviene una guerra es absolutamente preciso enviar oficiales y buques de la Armada a defender las costas de Tierra Firme, resulta que estando en todo tiempo los guardacostas a cargo de la Marina Real se tendrá anticipada de continuo una especie de defensa que puede ser útil en muchos casos y de que se carecería bajo el nuevo plan que se intenta establecer."

⁴⁷¹ En este capítulo y el III se pueden leer los hechos y argumentos que sustentan la anterior afirmación.

Instrucciones, debía estar bajo responsabilidad de los comandantes de los Apostaderos. Asimismo, Orta afirmó que en Veracruz no se podía cumplir ese precepto porque en aquel tiempo no tenía rango de Apostadero, como sí lo poseían La Habana y Cartagena de Indias. Como segundo argumento dijo que en la ciudad costera del Virreinato de Nueva España el comandante del resguardo naval era él. Empero, por su carencia de formación profesional las autoridades de España consideraron imposible asimilarlo a la categoría de comandante general de Marina. El desfasado cabecilla de los corsarios particulares en su intención de defender su puesto remitió el asunto al Real Tribunal y Audiencia de la Contaduría Mayor de Cuentas, desde donde el 5 de julio de 1804 le fue trasladado al rey para dictar su resolución, la cual sin duda no resultó favorable a sus intereses.⁴⁷²

El cumplimiento de las *Instrucciones de guardacostas* de 1803, en el caso de la Capitanía General de Venezuela, para un sector fue beneficioso y para otro no, como se verá más adelante. Es decir, al personal del resguardo, dependientes de la Real Hacienda, no le supuso ningún problema psicológico aceptar la presencia de los oficiales de la Real Armada,⁴⁷³ quienes pasaron a ser los nuevos protagonistas de la salvaguarda marítima, debido en gran parte al nuevo escenario bélico que

⁴⁷² Óscar Cruz Barney, "La instrucción para gobierno de los bajeles guardacostas de Indias de 1º de octubre de 1803 en la Nueva España" en *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*, México D.F., UNAM, 1999-2000, Vol. XI-XII, pp. 172-173.

⁴⁷³ "Con recursos escasos, la Real Armada española llega a Venezuela en mayo de 1804 e inicia sus actividades inmediatamente. El Apostadero de marina de Puerto Cabello, a diferencia de los correspondientes a otras provincias, se expandirá por todo el territorio venezolano mediante apostaderos subalternos." Jairo A. Bracho Palma, *La defensa...*, p. 319.

se presentó en el Caribe a partir del año 1797 con la invasión de Trinidad, ataque a Puerto Rico y ocupación de las tierras al Este del río Orinoco.⁴⁷⁴

Los hechos anteriores obligaron a España a dar un giro en su política naval, que como concepción estratégica había estado unida a la Intendencia de Ejército y Real Hacienda. No obstante, desde la metrópoli se tomaron las medidas necesarias para proteger sus posesiones americanas y para mejorar la calidad de la defensa marítima confiándosela a la Real Armada, que eran los profesionales del tema.⁴⁷⁵

Algunos de los oficiales de guerra, guardalmacenes e incluso contadores del Ministerio de Hacienda aprovecharon la transición para incorporarse a la nueva institución militar que les podía ofrecer ventajas laborales. Legalmente gozaron del *Fuero Militar*, y pertenecieron a una institución de mayor prestigio. Esta misma propuesta en el año 1802 la había hecho el comandante de los buques del corso y resguardo marítimo de Caracas y Puerto Rico, capitán de fragata Juan Antonio Careaga, debido a las nuevas realidades existentes en la realidad naval de Venezuela, y como para aquel tiempo se encontraba en España,

⁴⁷⁴ Para profundizar en estos temas véase: Enrique T. Blanco, *Los tres ataques británicos a la ciudad de San Juan Bautista de Puerto Rico: Drake 1595, Clifford 1598, Abercromby 1797*, San Juan Bautista, Cantero Fernández, 1947; Gertrude Carmichael, *The history of the west Indian Islands of Trinidad of Tobago: 1498-1900*, London, Alvin Redman, 1961; James Millette, *El sistema colonial inglés en Trinidad: 1783-1810*, La Habana, Casa de las Américas, 1985; Josefina Pérez Aparicio, *Pérdida de la isla de Trinidad*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1966; María Dolores González-Ripoll Navarro, *Trinidad: la otra llave de América. Descripción de la isla de Trinidad por Cosme de Crurruca y la Expedición del Atlas de la América Septentrional (1792-1810)*, Caracas, Departamentos de Asuntos Públicos de Lagoven, 1992; María Mercedes Alonso y Milagros Flores Román, *El Caribe en el siglo XVIII y el ataque británico a Puerto Rico en 1797*, Puerto Rico, Puertorriqueñas Editores, 1998; Miguel Ángel Perera, *El Orinoco domeñado. frontera y límite. Guayana siglo XVIII. Ecología cultural y antropología histórica de una colonización breve e inconclusa 1704-1816*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2006; A. Noel, *Trinidad, provincia de Venezuela*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1972.

⁴⁷⁵ Jairo A. Bracho Palma, *La defensa...*, p. 319

seguramente aprovechó y dio un impulso a la instancia, la cual quedó zanjada en 1806.⁴⁷⁶

El sector beneficiado por la llegada de la Real Armada fue el de la Intendencia de Ejército y Real Hacienda. El primer polo de poder de esta última institución estaba centralizado en Caracas y el nuevo, el Ministerio de Marina tomó como base principal a Puerto Cabello. Desde ese momento existió una dicotomía entre las dos instituciones. La Intendencia perdió las facultades que tenía sobre el resguardo naval, y porque los atributos de los oficiales navales eran amplios, en algunos casos entorpecieron las funciones de los ministros reales, especialmente en el tema referido a los barcos mercantes.⁴⁷⁷

Los oficiales de la Real Armada llegaron a Puerto Cabello el 30 de mayo de 1804, a bordo de los bergantines “Argos” y “Penélope”, y los balaux “Danfne” y “Zeloso”. En el primero de los buques iba el comandante principal del Apostadero y guardacostas de la provincia de Venezuela, islas adyacentes y de Puerto Rico, comandante militar de la gente de mar y de la empleada en los buques de comercio, comandante de montes, juez de las causas civiles y criminales de Marina y en las de naufragios, pesca y navegación, brigadier Agustín de Figueroa Jiménez y Montalvo.⁴⁷⁸ Como consecuencia el Apostadero de Puerto Cabello se

⁴⁷⁶ *Ibidem*, p. 358. “Entre los asimilados a la Real Armada, estaban Juan Bautista Martinena, con más de veinte años de servicios en los Guardacostas de Caracas y en la Compañía Guipuzcoana, fue ascendido a teniente de fragata y llegó al Apostadero como comandante del balaux “Zeloso”, expresamente se le envió con la escuadra a Venezuela para que transmitiera sus conocimientos. El canario Matheo Hernández de Ocampo tuvo mayor suerte, porque esperó menos tiempo para colmar sus miras personales, había entrado al servicio en 1796, y obtuvo el grado de alférez de navío siete años después en vista de los méritos obtenidos en el río Orinoco. Ambos casos constituyen la continuidad operacional de la institución marítima en Venezuela. Don Andrés Caperuchiqui había sido propuesto para teniente de fragata, pero prefirió la tranquilidad de un justo retiro en España.”

⁴⁷⁷ *Ibidem*, p. 453. “Los conflictos con la Intendencia fueron constantes. La Armada tuvo sonadas pugnas con el comandante de la plaza militar de Puerto Cabello, a quien los marinos despreciaban, porque aspiraban al monopolio político de aquel pueblo. Y con los ministros de la Real Hacienda, a tanto había llegado el tono de las amenazas y reproches, que los buques de guerra por poco hacen desaparecer a cañonazos la aduana de la Real Hacienda.”

⁴⁷⁸ *Ibidem*, p. 353.

convirtió en un importante complejo de infraestructuras, equipos, hombres y servicios auxiliares.⁴⁷⁹

El cambio más importante aportado por las *Instrucciones para gobierno de los bajeles de Su Majestad* de 1803 fue poner a todos los guardacostas de España y América bajo el mando de oficiales de la Real Armada, proporcionándoles un estatus militar a todos los barcos que antes dependían, en su mayoría, de la Real Hacienda y eran gobernados por capitanes particulares sin formación académica en el arte de la guerra naval.⁴⁸⁰ El nuevo reglamento perseguía como fin aumentar la calidad de la protección del comercio nacional, fomentando el combate contra el contrabando, que había ocasionado funestos desastres a la industria española, y defender las costas de cualquier ataque naval. Este último punto tan importante y obvio no se reflejó en las leyes, aunque se cumplió de facto.

Godoy y su Estado Mayor atinadamente pensaron, que usando medios capaces de hacer efectiva la seguridad de las costas obtendrían claros y mejores resultados en la defensa. Es decir, la idea consistió en emplear un proporcionado número de embarcaciones de fuerza, tripuladas por oficiales de la Real Armada, para patrullar el litoral de forma más eficaz. Como consecuencia se apresarían o alejarían los barcos perjudiciales a los intereses del Estado, y a la misma vez la presencia militar reforzaría la salvaguarda de aquellos territorios. Los líderes castrenses llegaron a la convicción de que los guardacostas, bajo el mando

⁴⁷⁹ *Ibidem*, p. 359. “Todo el sistema giraba alrededor de la atención de dos tenientes de navíos, dos de fragatas, diez alférez de navío, once de fragata, cuatro contadores, cuatro pilotos, cuatro pilotines, cuatro cirujanos, cuatro capellanes, treinta y siete oficiales de mar, treinta y un artilleros de preferencia, ciento once ordinarios, doscientos treinta marineros, doscientos sesenta grumetes, cuatro cabos primero de brigada, ocho bombarderos, treinta y tres artilleros, cuatro sargentos segundos, cuatro cabos primeros, cuatro cabos segundos, ochenta y seis soldados, cuatro maestros y cuatro dispenseros, más la plana mayor conformaban unas 876 plazas.”

⁴⁸⁰ En casi toda la América Hispánica, antes de las *Instrucciones* para los guardacostas de 1803, “El régimen jurídico de los guardacostas estaba definido tanto por las disposiciones contenidas en las ordenanzas de corso, cédulas sobre comisos y ordenanzas de la Armada, como también por disposiciones específicas para cruzar las diferentes regiones americanas.” Óscar Cruz Barney, “El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII: la obra del virrey Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Revillagigedo” en *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*, México D.F., UNAM, 1998, Vol. X, p. 211.

de los oficiales de la Marina, podían lograr resultados superiores a los conseguidos por los corsarios particulares en la lucha contra el contrabando británico.

Una vez incorporados los guardacostas a la Real Armada en América, los responsables de su organización y funcionamiento fueron los comandantes de Marina,⁴⁸¹ a quienes les correspondió acordar el número de embarcaciones, calidad de cada una de ellas, y los cruceros que debían hacerse según lo exigieron las circunstancias de cada distrito.⁴⁸²

La combinación de fuerzas y medios de la Real Armada y Hacienda dirigidos a un mismo fin no alteró o interrumpió el estado o curso natural de ambas instituciones. Cada uno de los organismos siguió manteniendo su independencia con respecto al otro, es decir, los guardacostas se rigieron sin alteración por sus *Ordenanzas Navales* en todo lo que a su gobierno, policía, disciplina de sus barcos y equipajes, y en el repartimiento de los beneficios obtenidos de las presas de mar. Del mismo modo, el personal dependiente de la Real Hacienda se siguió gobernando por sus instrucciones, reglamentos y distribución de presas de mar.⁴⁸³

El nuevo reglamento de los guardacostas, preveía que todas las órdenes relativas a las novedades o alteraciones provechosas al servicio, solamente podían ser emitidas por el Ministerio de Marina. Además, establecía pasarle al Ministerio de Hacienda todas las noticias necesarias para librar sus providencias. Ambos Ministerios debían estar de acuerdo, y así proceder con todo lo conveniente para el buen funcionamiento de las escuadras guardacostas. Estos procedimientos mucho antes de las

⁴⁸¹ “El mando y dirección de esta Marina Guardacostas está afecto en Europa á los Capitanes Generales de los Departamentos, y en Indias á los Comandantes de los Apostaderos que quedan expresados.” *Estado General de la Real Armada*, Madrid, Imprenta Real, 1808, p. 100.

⁴⁸² Jairo A. Bracho Palma, *La defensa...*, p. 412. “La fundación de marinas locales tuvo grandes ventajas. Los apostaderos estuvieron acertadamente ubicados porque podían dominar el barlovento; el uso de embarcaciones de tipo corbetas, bergantín y balaux aseguraba el control de las rutas locales de navegación, siendo adecuadas para desenvolverse en costas disímiles. No menos importantes fue el sistema de correos que, contrariamente a lo que se cree, mantuvo a las gobernaciones comunicadas entre sí y vinculadas a la metrópoli.”

⁴⁸³ *Ibidem*.

Instrucciones para gobierno de los bajeles de Su Majestad ya estaban puestos en práctica en el Apostadero de Cartagena de Indias.

El cambio de orden contempló que todos los buques destinados al resguardo naval pertenecientes a la Real Hacienda que se encontraban bajo el mando de los virreyes o superintendentes subdelegados, más sus almacenes, repuestos, depósitos y provisiones necesarias para su funcionamiento y conservación, debían ser entregados a los comandantes de los Apostaderos, con la única excepción de las falúas u otras embarcaciones menores destinadas a realizar rondas y reconocimientos internos de los puertos. Asimismo, el personal de los guardacostas quedó obligado a estar matriculado.

Los comandantes de Marina gozaron de autonomía, con respecto al gobernador, virrey y capitán general, para tomar las decisiones correspondientes al desempeño de los guardacostas. Y cuando tenían noticias del intento de algún fraude por si mismos o por medio de los subdelegados o jefes del resguardo terrestre, estaban en la obligación de prestarse mutua ayuda, guardando el decoro y buena armonía, unidos en el objetivo de realizar el real servicio con acierto.

En cuanto a la financiación del resguardo, las cuantías de los sueldos y gratificaciones de los comandantes, oficiales y resto de empleados del servicio de guardacostas eran pagados por la Real Hacienda en los puertos principales del distrito donde estuvieran establecidas las Oficinas de Cuenta y Razón. Del mismo modo se cubrían los gastos ordinarios de armamento. Los costes del mantenimiento de los barcos estuvo a cargo de la Real Armada, al igual que la adquisición de nuevas unidades para reemplazar las que habían cumplido su tiempo de vida útil.

Los guardacostas en América, a partir de finales del año 1803, obtuvieron el dinero a través de los superintendentes subdelegados que libraban los recursos económicos de la Tesorería de Real Hacienda establecida en los Apostaderos, o por la más cercana, y se entregaban al Ministro de Marina por tercios anticipados, como resultado de los

presupuestos formados por las Juntas de Marina de los Apostaderos, como se hacía en Cartagena de Indias.

Las *Instrucciones* señalaron como las principales áreas geográficas más expuestas al comercio clandestino, de los extranjeros establecidos en las Antillas, a las costas de la Capitanía General de Venezuela con sus islas anexas, incluyendo la de Puerto Rico, las costas del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, la isla de Cuba y seno mexicano. Asimismo, contemplaron el resguardo naval de las costas del mar Pacífico y del Río de la Plata.

Aunque todos los guardacostas en América estuvieron gobernados por la Real Armada, las embarcaciones no estaban autorizados a navegar por aguas territoriales pertenecientes a otro distrito, es decir, los barcos del resguardo de Cartagena de Indias no se hallaban autorizados a patrullar por aguas de la Capitanía General de Venezuela, y viceversa. No obstante, si se veían obligados a traspasar sus fronteras por las inclemencias del tiempo, por ir persiguiendo a un bajel sospechoso o por prestar auxilio a sus homólogos vecinos, una vez finalizado el motivo extraordinario estaban en la obligación de regresar inmediatamente a su jurisdicción.

Las *Instrucciones* dejaron claro que los guardacostas debían detener a las embarcaciones extranjeras halladas en las costas españolas o en los puertos de las islas y Tierra Firme. Además de las encontradas en los mares adyacentes con derrotas indiferentes, cuando transportaran productos de los territorios hispanos, porque era evidente su adquisición ilícita. No obstante, si llevaban consigo frutos cosechados en sus colonias, estaban obligados a dejarlos navegar libremente a Europa o a sus asentamientos de América. Los oficiales también tenían la orden de expulsar de cualquier punto a los forasteros que hubieran formado barracas para establecerse en tierras americanas con el pretexto de pescar, buscar sal o cualquier otro motivo.

En aras de mejorar el buen funcionamiento de los guardacostas, las *Instrucciones* de 1803 contemplaron que las autoridades competentes, para

juzgar las presas hechas por los oficiales de Marina, tenían la orden de abreviar cuanto les hubiese sido posible la declaración de buena o mala presa, excusando los trámites judiciales de formalidad o estilo, debido a que estos procedimientos legales en años anteriores resultaron ser largos y engorrosos.

La idea de agilizar los trámites de las presas era que sirviera de aliciente para el personal de los guardacostas, los cuales recibirían más rápidos los beneficios económicos derivados del remate. Con respecto a la distribución del dinero obtenido, estaba normado que una vez cubiertos los gastos de almacenaje y comisión de ventas, se debía entregar íntegramente la mitad del capital al comandante de Marina, quien lo distribuía entre los apresadores, conforme lo señalaba el reglamento. La otra mitad se ponía en manos del ministro de Real Hacienda en iguales términos, y después de ser pagados los reales derechos y costas, también se repartía el resto acorde a las instrucciones y reales órdenes.

Por otro lado, las *Instrucciones de guardacostas* de 1802 con el objetivo de fomentar la navegación mercantil nacional entre los españoles, contempló la adquisición de barcos extranjeros libres de impuestos, al igual que las naves apresadas puestas a la venta. En lo concerniente a todas las embarcaciones armadas, capturadas por los guardacostas en los dominios españoles, sin patentes que autorizaran debidamente su bandera, estaba previsto ser declaradas piratas y como tal ser juzgadas con su carga por los jefes de Marina, conforme a las *Ordenanzas Navales*.⁴⁸⁴

En España también Godoy decidió incorporar todos los guardacostas a la Real Armada, pero el 7 de abril de 1805 ésta fue relevada de ese servicio, porque posteriormente se consideró que la corporación debía ocuparse únicamente de la guerra. Por ese motivo las embarcaciones del resguardo costero volvieron a quedar como antes, a

⁴⁸⁴ AGI, Indiferentes, 1891. Instrucciones realizadas por Domingo de Grandallana y Miguel Cayetano Soler para los guardacostas de Indias, los cuales quedaban incorporados a la Real Armada. San Lorenzo, 1 de octubre de 1803.

cargo de corsarios particulares dependientes de la Real Hacienda.⁴⁸⁵ No obstante, en América el resguardo naval sí continuó en manos de los profesionales de la Marina Real.

Como se ha señalado anteriormente, los guardacostas de Cartagena de Indias, a diferencia del los casos del Virreinato de Nueva España y la Capitanía General de Venezuela, no tuvieron ninguna dificultad para adaptarse a la nueva etapa de la defensa naval de las costas de Hispanoamérica, encomendada a la Real Armada a través de las *Instrucciones de los guardacostas de Indias* de 1803.⁴⁸⁶ Esto significó que no fue necesario un cambio institucional, jurídico, ni de mentalidad estratégica.

Más bien estas leyes, sumadas a las nuevas funciones adquiridas por el Apostadero y la figura de su comandante general, a partir del año 1802, como eran: comandante de Correos Marítimos, juez e inspector de las Matrículas y Montes, lo que realmente hizo fue fortalecer al sistema de guardacostas de Cartagena de Indias, y convertir al líder de estos en una persona más poderosa, de forma rápida y efectiva. En definitiva, el nuevo escenario ayudó a superar las dificultades internas derivadas de problemas políticos, económicos, jurídicos y militares, permitiendo la continuidad del trabajo que venían realizando los oficiales de la Real Armada en sus barcos, de luchar contra el contrabando y salvaguardar de ataques navales a las poblaciones y costas neogranadinas.

5.6. Ordenanzas de los presidios de los Arsenales de Marina de 1804

La última reforma de Manuel Godoy que en teoría ayudaría a potenciar el sistema de guardacostas de Cartagena de Indias, realizado por oficiales de la Armada española en pequeños y medianos barcos pertenecientes a su majestad, fue la *Real Ordenanza para el gobierno de*

⁴⁸⁵ *Estado General...*, pp. 100-101.

⁴⁸⁶ AGN, Milicias y Marina, 134. Instrucciones por la cual los oficiales de la Real Armada se encargaran de todos los guardacostas de los dominios españoles. San Lorenzo, 1 de octubre de 1803.

los presidios de los Arsenales de Marina de 1804, que permitía poner a trabajar a algunos presidiarios en las dependencias de la institución castrense.

Es oportuno recordar que los Arsenales⁴⁸⁷ fueron creados en España, junto a la Real Armada, gracias a don José Patiño. Se construyeron como consecuencia directa del criterio de racionalización de los recursos delegados en los técnicos expertos en las diversas materias requeridas por el ramo, lo cual creó las bases de una Marina de Guerra moderna, afianzada en la cualificación de sus oficiales, en el análisis de los medios disponibles, la organización de su estructura, la distribución de las costas, y el mantenimiento de las rutas indianas. Estos objetivos demandaron una nueva concepción de los buques, tanto en su tipología como en su mantenimiento.⁴⁸⁸ Por tales circunstancias, las nuevas naves y todo cuanto se refería a ellas, se encargó a las recién creadas fábricas sistemáticas de barcos llamadas Arsenales.⁴⁸⁹

Don Manuel Godoy, sabiendo que los Arsenales eran una pieza fundamental de la estructura de la Real Armada, intentó incrementar su producción con una inversión relativamente baja en recursos económicos. Para esto aumentó las plantillas con mano de obra de los españoles transgresores, es decir, con personas inclinadas hacia el mal, las cuales sobrepasaron los límites de las leyes impuestas por la sociedad y el

⁴⁸⁷ “En cada uno de los Departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena hay un Arsenal, que comprende los Almacenes Generales, de Depósitos y de Excluido, Gradas de construcción, Diques de carenar en seco, Obradores, cuarteles y demás edificios correspondientes a la construcción, carena y armamento de los Baxeles del Rey, Oficinas de Cuenta y Razón, Presidio, Hospital, Diques de madera, Cordelería, y Parques de Artillería.” *Estado General...*, p. 88.

⁴⁸⁸ Patiño fue consciente de que, además de oficiales profesionales, la recién creada Real Armada necesitaba también incrementar su producción de barcos, y de esta manera contar con suficientes unidades para contrarrestar la creciente presión que ejercían los ingleses en el Caribe. Por tales circunstancias era imperativo construir más y mejores barcos en los Arsenales. José Manuel Serrano Álvarez, “Juan de Acosta y la construcción naval en La Habana (1717-1740)” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006, nº 93, p. 7.

⁴⁸⁹ José Quintero González, “La administración y los técnicos de alta cualificación en la carraca (1717-1776)” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2003, nº 82, p. 53.

Estado.⁴⁹⁰ El generalísimo de mar y tierra para proporcionarle validez legal a su idea le encargó a Grandallana crear unas nuevas *Ordenanzas* para los presidios, donde se contemplara hacer que los reos fueran personas útiles al servicio de la Real Armada, apartándolos de la ociosidad, considerada en aquella época como la madre de todos los vicios. El resultado fue un sistema penitenciario en el cual, al mismo tiempo de no dejarse impune el delito, la Marina de Guerra obtuviera beneficios de las faenas de los hombres privados de su libertad.

En cuanto a lo que respecta al mando de los Arsenales hubo un cambio importante. La dirección de esta industria estratégica, en el año 1799, se dividió entre varios jefes subalternos del capitán general de cada Departamento, en lo concerniente a toda el área militar y marinera. La cuenta y razón la dirigían los individuos del Cuerpo del Ministerio.⁴⁹¹ Mientras que el mando absoluto de cada Arsenal, en el año 1808, se centró en el comandante general de cada uno de éstos, quienes tenían a sus órdenes a otros jefes subalternos para cada ramo, y ejercía la autoridad subdelegada del capitán general del Departamento en toda su extensión.⁴⁹² La tendencia era centralizar el poder militar en menos personas.

⁴⁹⁰ En la historiografía el tema referente a los privados de libertad es abundante. No obstante, se recomienda ver: Beatriz Patiño Millán, “Las mujeres y el crimen en la época colonial. El caso de la ciudad de Antioquia” en *Las mujeres en la historia de Colombia*, Bogotá, Presidencia de la República, Editorial Norma, 1995, t. II, pp. 77-119; Carlos García Valdés, *Los presos jóvenes (apuntes de la España del XIX y principios del XX)*, Madrid, Ministerio de Justicia, 1991; Darío Melossi y Massimo Pavarini, *Cárcel y Fábrica: los orígenes del sistema penitenciario*, Bogotá, Editorial Siglo XXI, 1985; Fernando Mayorga, *La Audiencia de Santafé en los siglos XVI y XVII*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1991; Guillermo Sosa, *Labradores, tejedores y ladrones. Hurto y homicidios en la Provincia de Tunja 1745-1810*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1993; Jaime Jaramillo Uribe, “La administración colonial” en *Nueva Historia de Colombia*, Bogotá, Editorial Planeta, 1989, t. I, pp. 175-192; José María Ots Capdequi, *Instituciones de gobierno del Nuevo Reino de Granada durante el siglo XVIII*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 1956; José Soler y Labernia, *Nuestras cárceles presidios y casas de corrección*, Madrid, Imprenta de Gabriel L. del Horno, 1906; Justo Serna Alonso, *Presos y pobres en la España del XIX: la determinación social de la marginación*, Barcelona, Promociones y Publicaciones Universitarias, 1988; Pedro Trinidad Fernández, *La defensa de la sociedad: cárcel y delincuencia en España, siglos XVIII-XX*, Madrid, Alianza Editorial, 1991; Tomás Polanco Alcántara, *Las Reales Audiencias en las provincias americanas de España*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992; Valeria Sánchez Michel, *Usos y funcionamiento de la cárcel novohispana: el caso de la Real Cárcel de Corte a finales de siglo XVIII*, México, Colegio de México, 2008; y Víctor Teijón, *Colección legislativa sobre cárceles, presidios, arsenales y demás establecimientos penitenciarios: 1572-1886*, Madrid, Editor J. Góngora, 1886.

⁴⁹¹ *Estado General de la Armada*, Madrid, Imprenta Real, 1799, p. 100.

⁴⁹² *Estado General de la Real...*, p. 88.

En cuanto a sus características, las nuevas *Ordenanzas* tenían previsto que cuando los transgresores cumplieran sus condenas, ya debían haberse alejado de las conductas delictivas y criminales, teniendo la oportunidad de reinsertarse en la sociedad con una formación profesional como artesanos, convirtiéndose en hombres útiles, en especial para la Real Armada.⁴⁹³ Además, estaba contemplado que el reo en el momento de su liberación contara con un fondo de dinero suficiente para establecerse mientras conseguía trabajo.⁴⁹⁴

La justicia ordinaria no poseía facultades con las cuales decidir que prisioneros debían o no cumplir sus condenas en los arsenales de Marina. Esa jurisdicción perteneció al director general de la Real Armada. La institución castrense para seleccionar a los reos considerados aptos para servir en ella tuvo preferencia por los condenados por “delitos limpios”,⁴⁹⁵ es decir sin sangre, a quienes también se les evaluaba su edad, robustez física, defectos personales y el oficio al que se dedicaba antes de ser privados de la libertad. El informe proveniente de la valoración se anexaba a la condena de cada penado, y con él luego se resolvía el lugar a donde sería trasladado.⁴⁹⁶

⁴⁹³ “El arsenal del siglo XVIII nace como un intento por solucionar dos problemas fundamentales: la enorme decadencia de la Marina de Guerra y la no menos ruinosa situación de la Real Hacienda. La conjugación de ambas cuestiones propició la creación, a semejanza de otras potencias europeas, de unas bases navales capaces de afrontar la transformación tipológica de las embarcaciones y de permitir el mantenimiento operativo de las escuadras necesarias para garantizar, en primer lugar, las comunicaciones con América. Para ello se hacía imprescindible optimizar los escasos recursos disponibles, tanto materiales como humanos.” José Quintero González, “La administración...”, p. 51.

⁴⁹⁴ *Real Ordenanza para el gobierno de los presidios de los arsenales de Marina*, Madrid, Imprenta Real, 1804, pp. 5-8.

⁴⁹⁵ Anteriormente a la *Ordenanza de los presidios de los arsenales* de 1804 “La Ley ordena que los reclusos de primera clase pasarán a los presidios de África y los de segunda, o delitos feos, fueran precisamente destinados a los arsenales de Ferrol, Cádiz y Cartagena para aplicarlos a los trabajos penosos de bombas y demás maniobras ínfimas, atados siempre a la cadena de dos en dos.” Indalecio Núñez Iglesias y Pedro Fernández Núñez, *El coloquio de Brión*, Madrid, Museo Naval, 1977, p. 402.

⁴⁹⁶ *Real Ordenanza para...*, pp. 9-10.

Las casas presidios⁴⁹⁷ debían estar bajo la misma organización de los buques armados, en lo referente a las raciones de alimentos y bebidas, servicio de policía, división de ranchos, repartimiento de vestuarios, alumbrado, y demás menudencias de la vida a bordo de un barco de guerra. También, las casas presidios se fraccionaban en tres clases, donde las de primera y segunda se hallaban totalmente separadas e incomunicadas de las de tercera.⁴⁹⁸ Los presos de las dos clases señaladas en un principio se encargaban de tareas de peonaje y los de tercera de trabajos de marineros y operarios. En la primera clase debían de estar todos hasta cumplir la tercera parte de la condena, y en la segunda estarían las otras dos terceras partes. Además, también de la segunda clase se separaban a los que se convertirían en aprendices de talleres y los que tenían buena disposición para obradores.

Los presos de primera clase eran atados con cadenas de dos en dos, los de segunda en ramal, y los de tercera tenían un grillete grueso, con la excepción de quienes gozaban de gratificaciones diarias superiores a 1 real, que podían llevar un grillete delgado. Con respecto a las actividades y labores realizados por los reclusos se sabe que se organizaban cuadrillas internas, por turnos de mañana y tarde, para efectuar toda la limpieza de tránsito, patios, y oficinas generales, eligiendo las horas durante las cuales los trabajadores externos estuvieran en sus puestos. La higiene de la ropa de los reclusos se realizaba una vez a la semana, por las cuadrillas internas encargadas de la lavandería.

⁴⁹⁷ La arquitectura carcelaria de la época estuvo vinculada a las reformas del sistema penitenciario. En cuanto a la clasificación se sabe que “Es paralela al establecimiento de un sistema progresivo para el cumplimiento de las penas en el que se clasifica a los condenados en “clases”, dividiéndolos en “cuadrillas” de veinte a treinta hombres y numerados por una tarjeta de latón pendiente del gorro.

Su arquitectura obedecía a esta clasificación, estando totalmente separados los presidiarios de 1ª y 2ª clase de los de 3ª y, además, sin la menor comunicación. El edificio se dividía en “cuadras” y éstas en “salones” subdivididos por rejas de hierro, de modo que en cada subdivisión entrara cómodamente una cuadrilla.” Joaquín del Moral Ruiz, Juan Pro Ruiz y Fernando Suárez Bilbao, *Estado y territorio en España, 1820-1930: la formación del paisaje nacional*, Madrid, Editorial Catarata, 2007, p. 58.

⁴⁹⁸ *Ibidem*, pp. 38-39.

Por otro lado, los presos de primera y segunda clase se destinaban a las faenas de conducir efectos; remolcar, amarrar y desamarrar barcos, llevarlos y sacarlos de los diques, lastrarlos, deslastrarlos, artillarlos, desartillarlos, manejar las anclas, trabajar en las actividades propias de las obras y talleres como carpinteros, calafates en almacenes, obradores de velas, aparejar, desapparejar y en cualquier actividad que no requiriera formación profesional, sino la fuerza bruta. Las cuadrillas de peonaje empleadas en faenas marineras eran conformadas por reclusos de esa profesión, con el objetivo de que laboraran con conocimientos del oficio, y a la misma vez fueran manifestando la idoneidad para las gratificaciones a las cuales se hacían acreedores, una vez cumplida la primera parte de sus condenas y hubieran ingresado en la tercera clase.

Los reclusos de tercera clase los días trabajados ganaban una gratificación de 1, 1 ½, 2 o 3 reales, según lo correspondiente por el grado de habilidad y actividad. Asimismo, las personas que percibían 2 y 3 reales tenían el privilegio de salir a pasear las tardes de los días no laborables en compañía de sus correspondientes cabos, además de dejarse crecer el pelo y patillas. El dinero de los presidiarios se les entregaba una vez cumplidas las condenas, con excepción de la cuarta parte devengada mensualmente, la cual podía ser invertida en algunas piezas de ropa interior requerida para su mayor comodidad y también se permitió algunos días proporcionarles fondos de la cuenta con el fin de que compraran carne o berzas para comer. Esta oportunidad no la tenían los presos de primera y segunda clase, aunque tuvieran capital.⁴⁹⁹

Todos los jefes de los presidios estaban en la obligación de prestar mucha atención para oportunamente impedir cualquier delito dentro del recinto, con el fin de evitar el castigo pertinente. No obstante, las contravenciones que por su entidad requerían de las actuaciones judiciales escritas se sustanciaban y juzgaban del mismo modo que se establecía a la

⁴⁹⁹ *Ibidem*, pp. 50-59.

marinería de los buques de la Real Armada, con la prohibición de usar el tormento corporal durante la averiguación o por cualquier otro motivo.⁵⁰⁰

Aunque Godoy tuvo buenas intenciones cuando mandó a hacer las nuevas *Ordenanzas de los Presidios de los Arsenales de la Marina*, estas generaron consecuencia negativas. Las personas que cometieron delitos menores como una ligera pelea, o fueron apresadas con algo de contrabando, entre otros, se castigaron con cuatro o cinco años de servicios en dichos correccionales, donde se encontraron rodeadas de otros criminales que podían ser de mayor peligrosidad y contribuir con la deformación de los individuos ligeramente desviados de las normas del buen vivir. Asimismo, los familiares dependientes de los reos, quedaron completamente desamparados y expuestos a la indigencia. También, los reos seleccionados para los presidios de los Arsenales, eran trasladados de las cárceles cercanas a su residencia hasta donde se hallara el penal de la institución castrense más inmediato, aunque se encontrara muy retirado de su lugar de residencia.

Si bien fue cierto que los Presidios de la Marina sirvieron para conseguir mano de obra relativamente barata⁵⁰¹ para los trabajos navales pocos deseados por las mayorías, también el contingente humano obligado por las leyes y fuerza no resultó ser el personal más adecuado, debido a su falta de vocación, a su poca o inexistente formación profesional y sobre todo por su condición de delincuentes o criminales. Incluso en España se dieron casos donde los penados realizaron sabotajes, llegando a hacer arder el Arsenal, los cuales siempre almacenaban variadas y grandes cantidades de material inflamable, alcanzando a ser siniestros de gran magnitud.⁵⁰² Lo que realmente le hubiera interesado a la Real Armada era

⁵⁰⁰ *Ibidem*, pp. 77-78.

⁵⁰¹ Aunque los jornales que se pagaban eran bajos, los prisioneros les generaban a la Real Armada un gasto extra en la creación y acondicionamiento de los presidios dentro de los Arsenales, a lo cual había que sumarle el coste de la alimentación de los prisioneros, vestuario, higiene, servicio médico, seguridad y gasto burocrático.

⁵⁰² Juan Torrejón Chaves, "Estructura y organización de la producción en los Arsenales de la Marina española del siglo XVIII" en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2001, nº 74, p. 62.

limpiar sus instalaciones terrestres y buques, de la chusma voluntaria e involuntaria, y atraer por medio de beneficios económicos y sociales al personal necesario, separando el interés militar de las instancias civiles encargadas de las funciones penales y correctivas, inherentes a la administración de justicia.⁵⁰³

En la América española, antes, durante y aún después de las nuevas *Ordenanzas de los presidios de Arsenales de Marina*, los presos se empleaban en la ejecución de obras públicas, fábricas de salitre, pólvora, entre algunas otras actividades. En líneas generales las instalaciones de los presidios llegaron a tener condiciones paupérrimas, conllevando a que la reclusión de los reos se convirtieran en auténticos calvarios.⁵⁰⁴

Como era lógico, las *Ordenanzas de los Presidios de los Arsenales de Marina* se tomaron en cuenta en Cartagena de Indias, pero sin causar ningún impacto relevante para la dinámica de la ciudad, o del Arsenal con su maestranza y oficiales, porque el existente allí era de pequeñas dimensiones, y más que a la construcción naval se dedicaba a la carena de las pequeñas y medianas embarcaciones pertenecientes al sistema de guardacostas neogranadino, aunque esporádicamente podían reparar algunos buques de gran porte.

Para tener una idea más clara de las dimensiones del modesto Arsenal de Cartagena de Indias, se puede ver que a inicios del año 1788 contaban con trescientos veinte individuos, justamente cuando se había ordenado el regreso de los oficiales de la Real Armada al Apostadero. Concretamente era el personal que a continuación se presenta:

⁵⁰³ *Juicio crítico sobre la Marina militar de España, dispuesto en formas de cartas de un amigo a otro*, Madrid, Imprenta de don Miguel de Burgos, 1814, t. III, pp. 65-99.

⁵⁰⁴ Véase: Adriana María Alzate Echeverri, *Suciedad y orden: reformas sanitarias borbónicas en la Nueva Granada 1760-1810*, Bogotá, Editorial Universidad del Rosario, 2007, p. 157. “En muchas poblaciones neogranadinas, las condiciones de los reos en la cárcel eran tortuosas: eran puestos en cepos, vivían amarrados a una cadena, dormían en el suelo y, si nadie les ayudaba, padecían hambre.”

ESTADO QUE MANIFIESTA LA MAESTRANZA DE MATRÍCULADOS EXISTENTES EN LA PLAZA DE CARTAGENA DE INDIAS CON EXPRESIÓN DE SUS OFICIOS, MAESTROS MAYORES, OFICIALES, OBREROS, APRENDICES, TOTAL DE CADA UNO DE ELLOS, Y EL GENERAL DE TODOS ⁵⁰⁵					
Oficios	Maestros mayores	Oficiales	Obreros	Aprendices	Total
Carpinteros de rivera	Don Antonio Castañeda ayudante de construcción por el excelentísimo señor virrey	47	21	40	108
Aserradores		36	0	0	36
Carpinteros de lo blanco		10	0	2	12
Calafates	Sebastián de Osse	59	15	28	102
Herreros	Pedro Romero	3	5	11	19
Pintores	Manuel Paredes	0	0	1	1
Albañiles	Valerio Calseta	3	2	7	12
Torneros	Juan Bautista Salas	4	4	4	12
Veleros	José Sánchez	10	0	1	11
Total General	7	172	47	94	320
Cartagena de India 6 de marzo de 1788. Nº 18. Fernando Murillo					

Sin embargo, para el año 1797 había disminuido la plantilla, cuando un capitán de navío ejercía el cargo de subinspector y comandante del Arsenal. Los siete guardacostas existentes en el Apostadero en 1798 contaban con una tripulación de 360 individuos, incluyendo la oficialidad. Mientras que el Ministerio de Marina y su Arsenal estuvo conformado por 104 sujetos de todas clases.⁵⁰⁶ Si lo comparamos con los de la Península Ibérica se evidencia lo expuesto anteriormente. Las maestranzas de los Reales Arsenales de España y del Astillero de Mahón en el año 1791, entre carpinteros de ribera, calafates, carpinteros de lo blanco y peones era el siguiente: Arsenal de Cádiz: 2.601 personas. Arsenal del Ferrol: 2.875 personas. Arsenal de Cartagena: 3.276 personas y el Astillero de Mahón: 406 personas, sumando un total de 9.158 hombres.⁵⁰⁷ Esta realidad descrita anteriormente no permitió que las *Ordenanzas de los Presidios* resultaran tan relevantes en el Virreinato del Nuevo Reino de Granada, como si lo fueron en España.

⁵⁰⁵ AGM, Matriculas, 1944.

⁵⁰⁶ AGI, Santa Fe, 1092. Oficio del virrey Ezpeleta. Informa que el suministro de caudales para la subsistencia de los guardacostas de Cartagena de Indias se haga con arreglo al formado para el año 1795, y no el de 1796 por su gran incremento. Santa Fe, 19 de abril de 1796.

⁵⁰⁷ Juan Torrejón Chaves, "Estructura y...", p. 77.

Como se ha observado, los esfuerzos del generalísimo Manuel Godoy y su Estado Mayor, estuvieron dirigidos a reformar los reglamentos de las áreas que directamente afectaban el funcionamiento de la Real Armada. Ellos pensaron que dando una orientación nueva a las reglas, con una clara tendencia a centralizar el poder en manos de sus líderes militares, también se transformaría la realidad de la institución y del imperio en su conjunto, pero estas medidas no fueron suficientes para lograron los objetivos esperados por sus creadores.

Si se observa la política naval del generalísimo, con una visión de conjunto, se puede afirmar que su fallo se debió a centrar buena parte de la defensa del imperio en la construcción de numerosas embarcaciones medianas y pequeñas, como eran los bergantines, goletas y lanchas cañoneras, los cuales en las guerras entre corsarios no lograron inclinar la balanza de forma contundente y definitiva en ninguno de los bandos. Estos barcos, aunque resultaron ser efectivos para ejecutar el resguardo de las costas españolas a un coste bajo, no podían sustituir a los grandes navíos y fragatas con los cuales se realizaba la guerra naval convencional, determinante para el control de las rutas transoceánicas y dejar visualizar con cierta claridad las victorias y derrotas de unos u otros Estados.

No obstante, la estrategia naval de Godoy sí resultó localmente de mucho interés a los reinos americanos, que vieron como se reforzó y mejoró con creces la calidad de su defensa naval. Y en el caso concreto del sistema de guardacostas de Cartagena de Indias, las reformas sirvieron para que los oficiales superaran los conflictos de competencias que tenían con los comerciantes, el gobernador y el virrey. De esta manera se afianzaran definitivamente en aquel Apostadero y así continuaron la importante labor de combatir el contrabando y defender las costas, garantizando la integridad político-territorial del Virreinato.

CAPÍTULO III

LOS TRIPULANTES DE LAS EMBARCACIONES: OFICIALES Y MARINEROS DE LA REAL ARMADA



1. La procedencia de los oficiales de la Real Armada Española

Las instrucciones, creadas por el intendente general de Marina y presidente de la Casa de Contratación de las Indias don José Patiño Rosales,⁵⁰⁸ con el fin de regir el Cuerpo de la Marina de España, para su recién instaurada Real Armada de Estado fueron publicadas el 16 de junio de 1717.⁵⁰⁹ Este hecho surgió como consecuencia directa de las reformas borbónicas que tuvieron como objetivo centralizar el gobierno de España, sanear la administración pública, reorganizar y potenciar sus fuerzas armadas.⁵¹⁰ Además de las diversas razones endógenas existentes en el imperio para no perder su supremacía, había unas exógenas que exigían mucha atención por parte de la Marina de Guerra: eran los importantes avances económicos, políticos y militares dados por Inglaterra y Francia en aquel entonces.

Anteriormente a las reformas de Patiño los buques de guerra españoles eran mandados por capitanes de mar y guerra. La existencia de expertos pilotos en los barcos condicionó que el comandante del bajel y los oficiales de guerra solamente tuvieran conocimientos básicos de náutica y navegación. Hubo momentos en los cuales habían dos capitanes:

⁵⁰⁸ En referencia a Patiño se recomienda ver: Carlos Pérez Fernández-Turégano, *Patiño y las reformas de la administración en el reinado de Felipe V*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006; Ildefonso Pulido Bueno, *El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, Artes Gráficas Andaluzas, 1988; Antonio de Béthencourt Massieu, *Patiño en la política internacional de Felipe V*, Valladolid, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Valladolid, 1954; Antonio Rodríguez Villa, *Patiño y Campillo: reseña histórico biográfico de estos dos ministros de Felipe V formada con documentos y papeles inéditos y desconocidos en su mayor parte*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1882; Antonio Valladares de Sotomayor, *Fragmentos históricos para la vida del Excelentísimo Señor D. Josef Patiño*, Madrid, Don Antonio Espinosa, 1790.

⁵⁰⁹ “El siglo XVIII significa para la Marina militar española una época de marcado desarrollo, principalmente debido a las acciones de personajes tan significativos como Patiño y Ensenada, que la llevarán al establecimiento de los Arsenalas en los tres departamentos marítimos y en ellos dará comienzo una fructífera construcción naval. Y es también muy significativa la contribución de los marinos ilustrados, cartógrafos, matemáticos, astrónomos..., al progreso de las ciencias sociales.” Juan Antonio Gómez Vizcaíno, “El teniente general de la Real Armada don Antonio Barceló y Pont de la Terra. El corsarismo en el Mediterráneo, las expediciones a Argel y el sitio de Gibraltar en el siglo XVIII” en *Milicia y sociedad ilustrada en España y América (1750-1800)*, Sevilla, XI Jornadas Nacionales de Historia Militar, 2003, t. I, p. 141.

⁵¹⁰ Véase: Agustín Guimerá (editor), *El reformismo borbónico*, Madrid, Alianza Editorial, 1996; Anthony McFarlane, *Colombia before independence. Economy, society, and politics under Bourbon rule*, Cambridge, 1993; José Francisco Román Gutiérrez (Editor), *Las reformas borbónicas y el nuevo orden colonial*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1998; y Luis Navarro García, *Las reformas borbónicas en América: el plan de intendencias y su aplicación*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1995.

el de guerra, que ejercía la autoridad suprema, y el de mar, quien siendo piloto o no, era un hombre con una considerable experiencia en la navegación, obtenida de forma empírica a lo largo del tiempo.⁵¹¹ Esta dicotomía resultó ineficiente y Patiño,⁵¹² siendo consciente del problema tomó muy en cuenta los conocimientos empleados por los franceses en su Escuela Naval para conseguir la solución.⁵¹³

El intendente Patiño⁵¹⁴, como parte de la modernización de la Marina de Guerra, creó pocos meses antes de sus Ordenanzas el Cuerpo de Caballeros Guardiamarinas a semejanza de los franceses, pero añadiéndole un riguroso internado, ubicado inicialmente en Cádiz y luego (1769) trasladado a la Isla de León. La nueva institución militar tenía la misión de

⁵¹¹ “La aparición de personas que fueran, al mismo tiempo, profesionales de la mar y de la milicia no fue algo común hasta el siglo XVIII. Esta dicotomía se apreciaba perfectamente en la existencia de “oficiales de mar” y “oficiales de guerra”. Unos cuidaban de los marineros y otros de los soldados. La responsabilidad militar correspondía a capitanes de infantería y precisamente por ello, en los barcos de guerra, éstos detentaban la autoridad máxima. En ese sentido se les podía denominar “capitanes de mar y guerra”, pero no tenían por qué tener conocimientos náuticos, y la misión de dirigir al navío quedaría en manos de los pilotos. Esta situación era heredera del hecho de que, en un primer momento, las tácticas de la guerra en el mar no habían alcanzado una separación bien definida de las del combate en tierra. Esto ocurría así desde hacía milenios y sólo la utilización de la artillería embarcada lo habría de cambiar, pero dicho cambio, como otros muchos, se realizó de forma gradual.” Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987, p. 8.

⁵¹² Lo que se perseguía era “... que el mando se unifiquen en el oficial de guerra, a pesar de que persista la doble función encarnada en dos cuerpos diferentes: el de oficiales y el de pilotos. Para lograr esta finalidad, las Compañías de Guardias Marinas tienen, desde su creación, un carácter técnico definido. Había que aprender teórica y prácticamente todos los problemas que planteaba la navegación.” José A. Armillas Vicente y Carlos E. Corona Baratech, *La España de las reformas: hasta el final del reinado de Carlos IV*, Madrid, Ediciones Rialp. S. A., 1990, p. 195.

⁵¹³ Julio F. Guillén Tato, *Historia marítima española. Lecciones para uso de los caballeros guardias marinas*, Madrid, Museo Naval de Madrid, 1961, p. 47.

⁵¹⁴ “Suprimidas las antiguas escuadras en 1714, creada la Armada Real en 1719, se nombra a José Patiño, Intendente General de Marina, quien tiene a su cargo todo lo que no es estrictamente militar. Patiño y sus continuadores, Campillo y luego Ensenada, vienen del servicio civil y del político. El cuerpo general de oficiales tiene en sus manos lo militar, y la navegación está en manos de los pilotos; los primeros deben salir de la Escuela de Guardias Marinas, los segundos de la de Pilotos de San Telmo en Sevilla. Del Directorio General de la Armada depende el mando de las fuerzas navales, divididas en tres departamentos: Cádiz, Ferrol y Cartagena. El de Cádiz, el más importante, está directamente bajo las órdenes del Capitán General de la Armada y de él dependen los asuntos de América y de ultramar. El del Ferrol está para el dominio del Atlántico Norte en el ámbito europeo. Y el de Cartagena, naturalmente, para el Mediterráneo.” Jorge de Arias Greiff, “Apuntes para la historia del Apostadero de Marina de Cartagena de Indias” en *Boletín de Historia y Antigüedades*, Bogotá, Academia Nacional de la Historia, octubre-diciembre de 1983, n° 743, pp. 966-967.

formar a los futuros oficiales que gobernarían la naciente Real Armada.⁵¹⁵ Comenzó enrolando a sus filas a los jóvenes más nobles de España, descendientes de los grandes, príncipes, vástagos de almirantes, generales y altos funcionarios, entre muchos otros.⁵¹⁶ Su primer alumno, don Esteban Reggio y Gravina, Príncipe de Yache ingresó a la Compañía el 7 de febrero de 1717.

Inicialmente la Compañía de Guardiamarinas o Cadetes, se conformó por un capitán, un teniente, un alférez, tantos brigadieres como el total de integrantes de la Compañía, y máximo una brigada de cincuenta guardiamarinas, teniendo cada una un brigadier y dos subbrigadieres. Más adelante, las *Ordenanzas Navales* de 1748⁵¹⁷ señalaron que la Compañía debía estar compuesta por un capitán, un teniente, un alférez, dos ayudantes, cuatro brigadieres, ocho sub-brigadieres, ciento treinta y ocho cadetes, un capellán, cuatro músicos y dos tambores, más los maestros destinados a la instrucción de los guardiamarinas.⁵¹⁸

⁵¹⁵ “El siglo XVIII fue una época brillante para la Marina de guerra española. En él, nuestro país volvió a poseer una flota capaz de enfrentarse con éxito a las primeras potencias del momento. Sin embargo, los comienzos de este renacimiento fueron muy duros.” Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, “La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718)” en *Revista General de Marina*, Madrid, Cuartel General de la Armada, julio-diciembre 1980, p. 137.

⁵¹⁶ “Del mismo modo que había sucedido con anterioridad en el Ejército, también en la Marina los reyes del siglo XVIII tuvieron que enfrentarse con el problema de prestigiar el arma naval. Para ello se crea y se mimó la Compañía de Guardias Marinas de San Fernando, y se formaliza la inscripción de marineros, no de forajidos, en la llamada Matrícula de Mar. La Compañía de Guardia Marinas tuvo como misión específica formar oficiales de guerra competentes militar y científicamente. Poco a poco, pasó a ser el plantel casi único de donde salía la oficialidad. A ello tendieron Felipe V y Fernando VI, y Carlos III pudo decirse que lo logró.” José A. Armillas Vicente y Carlos E. Corona Baratech, *La España de...*, p. 195.

⁵¹⁷ “La legislación española confusa en los mas de sus ramos ofrece mayor testimonio de tan lamentable estado respecto á la marina: rigen en ella infinidad de reglamentos y ordenanzas que se derogan y anulan parcialmente unas á otras. Las mas antiguas son las *Ordenanzas de S. M. para el gobierno militar político y economico de su armada naval* publicadas en 1748. Siguen á estas las ordenanzas generales de la armada naval publicadas en 1793 y que derogan las antiguas en solo los asuntos de que tratan pero no con respecto a los demás, así que para las materias de testamentos, fuero, penas y demás de justicia debe acudirse a las anteriores, puesto que no hablan de ellas excepto algunas penas que van intercaladas en textos que se ocupan de otros asuntos. Publicose en 18 de septiembre de 1802 la *Real ordenanza naval para el servicio de los bajeles de S. M.* en la que se detalló todo el que debían prestar a bordo, tanto los militares como los marineros pero de esta ordenanza debe hacerse solo mención histórica pues que fué derogada por real orden de 8 de octubre de 1806.” Alejandro de Bacardí, *Nuevo Colón ó sea tratado del derecho militar de España y sus Indias*, Barcelona, Establecimiento Tipográfico del Sol, 1851, t. I, p. 408.

⁵¹⁸ *Ordenanzas de su majestad para el gobierno militar, político, y económico de su Armada Naval*, Madrid, Imprenta de Juan de Zuñiga, 1748, t. II, pp. 1-2.

Como consecuencia del incremento acelerado de la construcción de unidades de la Real Armada, transcurridos cincuenta y nueve años era mayor la demanda de oficiales que la oferta proporcionada por la Academia del Departamento de Cádiz.⁵¹⁹ Demostrada la valía de las nuevas generaciones de oficiales de la Marina de Guerra, verbigracia como se puede observar en la trayectoria del oficial don Tomás de Ramery donde se reflejan los valores que le interesaban a la institución militar,⁵²⁰ fue un hecho lógico fundar dos Compañías de Guardiamarinas en los Departamentos del Ferrol y Cartagena por real orden del 13 de agosto de 1776, semejantes a las del Departamento de Cádiz.⁵²¹

Con la idea de saber el origen geográfico de los oficiales profesionales que comandaron los barcos de la Real Armada, en los cuales recayó la responsabilidad de defender los territorios, vías de comunicación marítima y comercio del Imperio Español durante el siglo XVIII e inicios del XIX, se hará un análisis cuantitativo al respecto. Conjuntamente los Cuerpos de Caballeros Guardiamarinas de Cádiz, El Ferrol y Cartagena, en ciento diecisiete años de historia, es decir desde 1717 hasta 1834, lograron graduar cuatro mil seiscientos ochenta y nueve (4.689) oficiales de

⁵¹⁹ Juan Moreno de Guerra y Alonso, *Relación de los Caballeros Cadetes de las Compañías de Guardias Marinas en los Departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena desde la creación de este cuerpo en 1717, con un ligero resumen de las organizaciones que ha tenido hasta 1834*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1913.

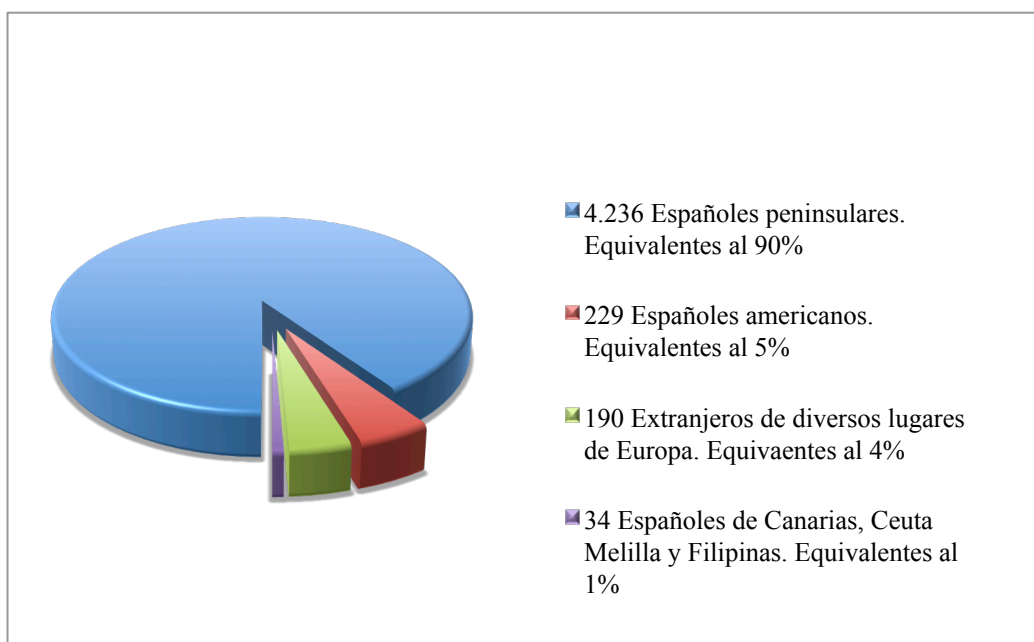
⁵²⁰ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/987. Hoja de servicios del brigadier, don Tomás de Ramery, natural de San Sebastián. Ferrol, 3 de abril de 1816. A los oficiales internamente se les evaluaban diversos conocimientos y aptitudes, entre los que destacaban: el pilotaje, maniobra, táctica, artillería, disciplina, pertrechos, ordenanzas, lenguas extranjeras, ciencias, valor, talento, celo y conducta. Asimismo, en un texto se afirmó: “Tres son en general las facultades en que principalmente debe estar impuesto el Oficial de guerra de Marina, á saber: la Maniobra, el Pilotage y la Táctica naval. La primera enseña á dar á los barcos toda clase de movimientos. El segundo da reglas para trasladarlos de unos á otros puntos del globo en medio de la igual y monotonía superficie de las aguas; y la Táctica naval sirve para manejar cuerpos de buques reunidos, denominados Escuadras, y hacer en la mar varias evoluciones del propio modo que la practican los Ejércitos en tierra.” Francisco Ciscar, *Cartilla de artillería de Marina para el uso de los guardias marinas*, Madrid, Imprenta Real, 1830, p. V.

⁵²¹ “La instrucción estuvo a cargo, durante todo el siglo XVIII, de diez maestros por compañía. Enseñaban matemáticas y navegación, artillería, construcción y maniobra de buques, fortificación y dibujo, esgrima, danza e idiomas. El comandante de la compañía de Cádiz lo era también de las otras dos, manteniendo así la prioridad que siempre tuvo ese Departamento en el organigrama de la Armada.” José Patricio Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981, p. 35.

Marina, los cuales, por fines descriptivos o de presentación, se han dividido en cuatro grupos en orden descendente.

El primero de españoles nacidos en la Península Ibérica y conformado por cuatro mil doscientos treinta y seis (4.236) oficiales, equivalentes al 90%. El segundo de españoles nacidos en América, integrado por doscientos veintinueve (229) oficiales simbolizó un 5%. El tercero era de extranjeros provenientes de diversos lugares de Europa, compuesto por ciento noventa (190) oficiales que representaron el 4%. Y el cuarto era de españoles nacidos en las Islas Canarias, Ceuta, Melilla y Filipinas, sumando treinta y cuatro (34) oficiales (el 1%).

**ORIGENES DE LOS CADETES QUE INGRESARON
A LAS COMPAÑÍAS DE GUARDIAMARINAS
DESDE 1717 HASTA 1834⁵²²**



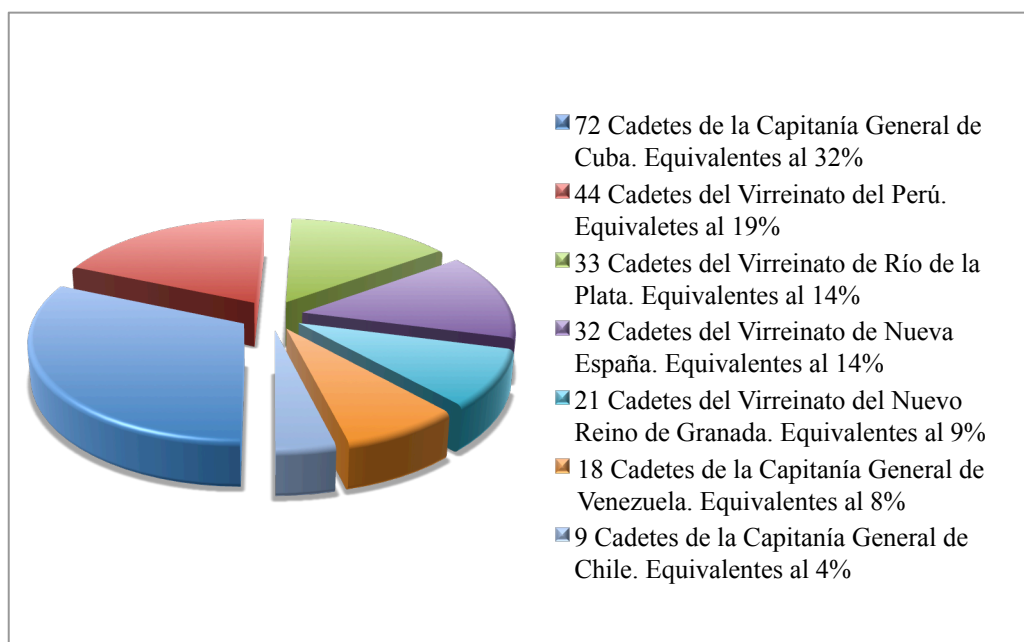
La importancia adquirida por la aristocracia americana en el siglo XVIII incidió directamente en que algunos padres de familias acomodadas, de los principales centros urbanos de ultramar, se decidieran a enviar a sus hijos a formarse como oficiales de la Real Armada, lo cual

⁵²² Las tablas y gráficos siguientes son de elaboración propia. Se utilizó como fuente la obra de: Juan Moreno de Guerra y Alonso, *Relación...*

podía ser una vía muy digna y segura para estudiar y desenvolverse cerca de los círculos de poder de la metrópoli.⁵²³

Con respecto a los españoles nacidos en América que ingresaron, desde 1717 hasta 1834, a alguno de los tres Cuerpos de Caballeros Guardiamarinas de España, si se agrupan según su origen geográfico, se puede observar que setenta y dos guardiamarinas (32%) eran de la Capitanía General de Cuba, cuarenta y cuatro (19%) del Virreinato de Perú, treinta y tres (14%) del Virreinato de Río de la Plata, treinta y dos (14%) del Virreinato de Nueva España, veintiuno (9%) del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, dieciocho (8%) de la Capitanía General de Venezuela y nueve (4%) de la Capitanía General de Chile.

CADETES DE LAS COMPAÑÍAS DE GUARDIAMARINAS NACIDOS EN AMERICA⁵²⁴



De la información anterior, como es lógico, se puede deducir que los Cuerpos de Caballeros Guardiamarinas mayoritariamente estuvieron

⁵²³ Rosa María Hervás Avilés, "La formación académica en la Armada: Guardiamarinas americanos en Cartagena, 1777-1824" en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1995, n° 49, p. 112.

⁵²⁴ Juan Moreno de Guerra y Alonso, *Relación...*

integrados por españoles venidos al mundo en la Península Ibérica, provenientes de todas las longitudes y latitudes. Sin embargo, está claro que no solamente los originarios de España tuvieron la oportunidad de ser oficiales de la Real Armada, es decir, los hispanos nacidos en América, en las Islas Canarias, Ceuta, Melilla y Filipinas también accedieron al cuerpo armado, aunque en menor cuantía. Algunas razones por las cuales fueron muy inferiores en número los hispanos extra-peninsulares pueden ser las siguientes:

Primero, las largas distancias geográficas existentes desde las diversas posesiones ultramarinas con respecto a la metrópoli. Segundo, lo engorroso que implicaba poseer cada uno de los requisitos para ingresar al Cuerpo, resumidos en: nobleza, legitimidad, limpieza o pureza de sangre, cristiandad y limpieza de oficios,⁵²⁵ de los cuales algunos se debían solicitar en la metrópoli y otros localmente, reunirlos y luego enviarlos al Departamento correspondiente para su evaluación. Tercero, por España poseer una importante concentración demográfica, de instituciones, altos funcionarios y de familias nobles, superior al resto de territorios extra-peninsulares.⁵²⁶

La nueva Armada borbónica no solamente admitió y formó a los españoles, también hizo lo mismo con algunos extranjeros católicos que solicitaron su ingreso al Cuerpo. Este hecho permite afirmar que la institución durante el siglo XVIII poseyó una mentalidad abierta, con miras de amplio alcance y proyección, proporcionada seguramente por su carácter imperialista. Para avalar las afirmaciones anteriores a continuación se muestra un listado del origen de los cadetes y cantidades ingresados a las Compañías de Guardiamarinas, donde destacan

⁵²⁵ Juan Manuel de Blas y Osorio, “De las pruebas exigidas para ingresar en las órdenes militares y en la milicia: Real Armada (Compañía de Guardias Marinas) y en los Reales Ejércitos” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1993, nº 43, pp. 8-9.

⁵²⁶ Aunque no se tiene conocimiento de trabajos relativos a este tema, es lógico pensar que una situación similar pudo haber ocurrido a los jóvenes aspirantes a ser oficiales del Real Ejército.

cuantitativamente los originarios de Ceuta, Génova, Nápoles, Palermo y Rusia.⁵²⁷

OFICIALES DE LA REAL ARMADA ESPAÑOLA NACIDOS EN DIVERSOS LUGARES FUERA DE LA PENÍNSULA IBÉRICA DESDE 1717 HASTA 1834⁵²⁸					
Nº	Lugar	Cantidad de cadetes	Nº	Lugar	Cantidad de cadetes
1	Agusta (Sicilia)	1	47	Malta	1
2	Ancona (Italia)	1	48	Manila (Filipina)	5
3	Angunois (Francia)	1	49	Marsella (Francia)	1
4	Argentinam	1	50	Melilla	4
5	Bastia (Génova)	1	51	Mesina (Sicilia)	1
6	Baurant (Francia)	1	52	Milán (Italia)	5
7	Bayona (Francia)	2	53	Módena (Italia)	1
8	Bena (Flandes)	1	54	Mons de Euheva (Flandes)	1
9	Benjeben (Milán)	1	55	Montepulciano (Italia)	1
10	Binando (Filipinas)	1	56	Monterón (Nápoles-Italia)	2
11	Bolonia (Italia)	2	57	Mullagh (Irlanda)	3
12	Bruselas (Bélgica)	4	58	Nápoles (Italia)	16
13	Busaquin (Sicilia)	1	59	Niort (Francia)	1
14	Toscana (Italia)	1	60	Nort Hampton (Inglaterra)	1
15	Candas (Austria)	1	61	Novara (Milán)	1
16	Casel (Irlanda). Pasó al Ejército de Sicilia	1	62	Orán	1
17	Castella Mare (Nápoles)	1	63	Orthes (Bearne)	1
18	Catania (Sicilia)	2	64	Palermo (Sicilia)	22
19	Cesena (Italia)	1	65	París (Francia)	2
20	Ceuta	15	66	Parma (Italia)	3
21	Chassort (Francia)	1	67	Plasencia (Parma)	1
22	Ciburu (Francia)	1	68	Poettu (Francia)	1
23	Conques (Francia)	1	69	Puerto-Longo (Italia)	2
24	Corneto (Italia)	1	70	Roma (Italia)	7
25	Cremona (Italia)	1	71	Rusia	22
26	Dolz (Francia)	1	72	San Ignacio de Agañas (Marianas)	1
27	Dovay (Francia)	2	73	San Luis (Flandes)	1
28	Dublin (Irlanda)	1	74	Santa Cruz de Tenerife	2
29	Flandes	1	75	Serra (Toscana)	1
30	Florescia (Italia)	1	76	Siracusa (Sicilia)	1
31	Forggia (Nápoles)	1	77	Sosalen (Francia)	1
32	Galvay (Irlanda)	1	78	Spezia (Italia)	1
33	Gante (Flandes)	1	79	Tenerife	1
34	Garachico (Tenerife)	1	80	Thornshit (Escocia)	1
35	Génova (Italia)	17	81	Tivosi (Italia)	1
36	Gran Canaria	1	82	Tolón (Francia)	3
37	Isclane (Irlanda)	1	83	Tortona (Italia)	1
38	Isla de Cefalonia	1	84	Tortorella (Nápoles)	1
39	Italia	1	85	Valencia del Poó	1

⁵²⁷ Véase: Antonio Alemparte Guerrero, “Guardiamarinas rusos en el Cádiz de 1719” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2001, nº 72, pp. 7-21.

⁵²⁸ Juan Moreno de Guerra y Alonso, *Relación...*

				(Milán).	
40	La Laguna (Tenerife)	4	86	Valetta (Malta)	1
41	Lady Hotl (Irlanda)	1	87	Valterra (Toscana)	1
42	Laenza (Toscana)	1	88	Varase (Génova)	1
43	Languedoc (Francia)	1	89	Viena (Austria)	1
44	Lendinara (Italia)	1	90	Vilaverdiemis (Flandes)	1
45	Londres (Inglaterra)	5	91	Waterford (Irlanda)	1
46	Lubier (Languedoc)	2	92	Zarzana (Génova)	1

Por ley y tradición, los jóvenes inscritos en alguna de las tres Compañías de Guardiamarinas de España, durante el siglo XVIII y buena parte del XIX, debían ser de origen noble. Sin embargo, este importante requisito, no fue una muralla impenetrable para algunos aspirantes que no tuvieron la suerte de tener un ilustre nacimiento o título del reino concedido por el soberano, que le facilitara superar los obstáculos puestos por la sociedad de aquel momento.

Aunque es muy difícil precisar la cantidad de aspirantes a cadetes, que sin ser nobles ingresaron en alguna de las Compañías, se sabe que fue una cuantía pequeña y con una tímida trascendencia. Tres casos destacados en la Real Armada, aun habiendo nacidos en familias “*pobres pero honradas*” como se solía decir, fueron don José del Campillo, don Juan Antonio Enríquez y don Felipe González. Campillo⁵²⁹ llegó a ser ministro de Marina entre muchos otros altos cargos desempeñados. Enríquez⁵³⁰ fue intendente de Marina, y González⁵³¹ ascendió paso a paso desde la honrada clase de hombre de mar hasta alcanzar a ser jefe de escuadra.

Al igual que los plebeyos algunos extranjeros, mediante su esfuerzo y constancia, también lograron destacarse en la Real Armada española. Entre ellos se puede mencionar al jefe de escuadra don Santiago de

⁵²⁹ Francisco de Paula Pavía, *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, Madrid, Imprenta de J. López, 1873, t. I, pp. 15-20.

⁵³⁰ *Ibidem*, t. I, pp. 509-510.

⁵³¹ *Ibidem*, t. II, pp. 75-78.

Liniers,⁵³² originario de la antigua provincia de Poitou en Francia. Este hombre obtuvo destacados méritos luchando contra los insurgentes americanos e incluso llegó a ser virrey del Río de la Plata. El teniente general don Enrique Magdonel,⁵³³ al igual que su familia, era irlandés,⁵³⁴ se comprometió dando lo mejor de sí a la institución, hasta su participación en Trafalgar donde una grave herida lo condenó a pasar el resto de su vida en un hospital. Y por último, el brigadier don Alejandro Malaspina, nacido en Palermo en una familia nobilísima y prestó servicios destacados a la Armada proporcionando una serie de aportes científicos de gran trascendencia.⁵³⁵

⁵³² *Ibidem*, t. II, pp. 379-406. Sobre el personaje existen muchos libros, sin embargo se recomienda ver: Exequiel César Ortega, Liniers. *Una vida frente a la gloria y la adversidad*, Buenos Aires, Editorial Claridad, 1944; Félix A. Torres y Eduardo Ezequiel Abello, *Santiago de Liniers: sus cartas desde la historia y el psicoanálisis, 1809-1810*, Córdoba, Ferreyra Editor, 2006; Julio César González, *Don Santiago Liniers, gobernador interino de los treinta pueblos de las misiones guaraníes y tapes: 1803-1804*, Buenos Aires, Peuser, S.A., 1946; Liniers de Estrada, *Santiago de Liniers el último virrey del Imperio*, Buenos Aires, Talleres Graficos Anglo-Argentinos, 1947; Paul Groussac, *Santiago de Liniers, conde de Buenos Aires, 1753-1810*, Buenos Aires, Arnoldo Moen y Hno. Editores, 1907.

⁵³³ *Ibidem*, t. II, pp. 461-466.

⁵³⁴ Referente a este tema véase: Enrique García Hernán, y Óscar Recio Morales, *Extranjeros en el Ejército: militares irlandeses en la sociedad española, 1580-1818*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2007; e Igor Pérez Tostado y Enrique García Hernán (Editores), *Irlanda y el Atlántico Ibérico. Movilidad, participación e intercambio cultural*, Valencia, Albatros, 2010.

⁵³⁵ *Ibidem*, t. II, pp. 489-491. Éste noble marino se hizo célebre por haber sido protagonista de uno de los grandes viajes científicos de la ilustración española, que pasó a llamarse la “Expedición de Malaspina” (1788-1794). Referente al tema existe abundante bibliografía, entre la que destaca: Alessandro Malaspina, *Viaje científico y político a la América meridional, a las costas del mar Pacífico y a las islas Marianas y Filipinas verificado en los años de 1789, 90, 91, 92, 93 y 94: diario de viaje de Alejandro Malaspina*, Madrid, Museo Universal, 1984; Del mismo autor, *Viaje político-científico alrededor del mundo por las corbetas “Descubierta” y “Atrevida”: al mando de los capitanes de navío D. Alejandro Malaspina y don José de Bustamante y Guerra, desde 1789 á 1794*, Madrid, Imprenta de la Viuda e Hijos de Abienzo, 1885; Andrés Galera Gómez, *Las corbetas del rey: el viaje alrededor del mundo de Alejandro Malaspina (1789-1794)*, Madrid, Fundación BBVA, 2010; Blanca Sáiz, *Alejandro Malaspina: la América imposible*, Madrid, Compañía Literaria, 1994; David Andrew (editor), *The Malaspina expedition 1789-1794: journal of the voyage by Alejandro Malaspina*, London-Madrid, The Hakluyt Society-The Museo Naval, 2001, 3 volúmenes; Eric Beerman, *El diario del proceso y encarcelamiento de Alejandro Malaspina, 1794-1803*, Madrid, Editorial Naval, 1992; Josef Opatrny (editor), *La expedición de Alejandro Malaspina y Tadeo Haenke*, Praga, Universidad Carolina de Praga-Editorial Karolinum, 2005; Juan Félix Pimentel Igea, *La física de la monarquía: ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina (1754-1810)*, Aranjuez, Doce Calles, 1998; Mismo autor, *Malaspina y la Ilustración: (pensamiento político, utopía y realidad colonial en Alejandro Malaspina)*, Madrid, Ministerio de Defensa- Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989; Manuel Lucena Giraldo y Juan Pimentel Igea, *“Los axiomas políticos sobre la América” de Alejandro Malaspina*, Aranjuez, Doce Calles-Sociedad Estatal Quinto Centenario, 1991.

Los españoles nacidos en la Laguna de Tenerife que se incorporaron a la institución castrense, aunque numéricamente eran pocos, proporcionalmente llegaron a obtener altas jerarquías. Se puede ver los ejemplos del teniente general don Pedro de Mesa,⁵³⁶ descendiente de una familia noble y acomodada, quien no prestó ningún servicio extraordinario, sino el correspondiente. El jefe de escuadra don Domingo Monteverde,⁵³⁷ también hijo de una estirpe de características iguales a la anteriormente señaladas, pero él sí se destacó en las batallas de Trafalgar, Campos de Ocaña y en Venezuela, donde dejó una memoria imperecedera. Por último, el teniente general don Domingo Nava,⁵³⁸ fue vástago de una nobilísimo linaje y militó en varias escuadras.

Con respecto a los españoles nacidos en Ceuta, Melilla y Filipinas, por haber sido los grupos más minoritarios les resultó difícil obtener papeles destacados en la Marina de Guerra ni altos grados militares. Únicamente se conoce el caso del teniente general don Juan Joaquín Moreno,⁵³⁹ que nació en Ceuta el 24 de septiembre de 1735 y llegó a ser tercer jefe de la Armada del Océano en el combate de San Vicente en 1797 y gloriosa defensa del Ferrol ocurrida en agosto de 1800.

En torno a los españoles nacidos en América que decidieron dedicar sus vidas a la Armada se puede observar que varios de ellos llegaron a tener un protagonismo sobresaliente en la institución. Por ejemplo, el jefe

⁵³⁶ *Ibidem*, t. II, pp. 501-504.

⁵³⁷ *Ibidem*, t. II, pp. 609-622. Diversos historiadores se han dedicado al estudio de éste protagonista del proceso de Independencia de Hispano-América, entre ellos destacan: Analola Borges, *Don Domingo de Monteverde y otros criollos oriundos de Canarias, en la revolución americana, 1813*, Madrid, Patronato de la Casa de Colón, 1967; Ángel Grisanti, *Los Ribas Herrera, tíos de Bolívar y primos de Monteverde*, Caracas, Tipografía Principios, 1961; Gabriel E. Muñoz, *Monteverde: cuatro años de historia patria, 1812-1816*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1987, II t; Manuel Hernández Gonzáles, *Los canarios en la independencia de Venezuela*, Santa Cruz de Tenerife, Ediciones Idea, 2011; Pedro de Urquinaona y Pardo, *Manifestación de las calumnias producidas por el Excmo. Sr. D. Domingo Monteverde y el Sr. D. Lebel de Goda*, Madrid, Imprenta de Antonio Martínez, 1821; y José Félix Heredia, *Memorias del regente Heredia: (de las Reales Audiencias de Caracas y México) Divididas en cuatro épocas: Monteverde, Bolívar, Boves, Morillo*, Madrid, Editorial América, 1916.

⁵³⁸ *Ibidem*, t. II, pp. 693-697.

⁵³⁹ *Ibidem*, t. II, pp. 553-571. Véase: Francisco de Hoyos, *Informe dado por el brigadier de la Real Armada D. Francisco de Hoyos sobre la vida militar, política y marinera del Excmo. Sr. D. Juan Joaquín Moreno, capitán general honorario de la Real Armada*, Madrid, Imprenta de la calle del Caballero de Gracia, 1849.

de escuadra don Juan de Michelena,⁵⁴⁰ originario de una familia noble y acomodada de Maracaibo, se destacó mucho en el Virreinato de Río de la Plata, luchando contra los revolucionarios separatistas y prestando distinguidos servicios en la Península. En España llegó a ser gobernador militar y político del Ferrol y Castellón.

Otro personaje que resaltó fue el antiguo oficial de la Marina de Guerra y secretario de Estado don José de Luyando,⁵⁴¹ nacido el 22 de junio de 1773 en Guadalajara de Nueva España. Resultó ser un hombre con amplios conocimientos náuticos que aportó una tabla para resolver problemas de pilotaje, además de un método para hallar la latitud. Igual derrotero siguió el brigadier criollo don Rosendo Porlier y Asteguieta,⁵⁴² proveniente una familia nobilísima de Lima llevó una vida de distinguidos servicios científicos y militares en la Real Armada Española.

CADETES DE LA REAL ARMADA ESPAÑOLA NACIDOS EN AMÉRICA ⁵⁴³							
Nº	Capitanía General de Cuba	Virreinato del Perú	Virreinato de Río de la Plata	Virreinato de Nueva España	Virreinato de Nueva Granada	Capitanía General de Venezuela	Capitanía General de Chile
1	La Habana (70)	Arequipa (4)	Buenos Aires (26)	Calpolalpán (1)	Cartagena de Indias (12)	Caracas (10)	Chile (1)
2	Santiago de Cuba (2)	Charcas (1)	Montevideo (6)	Carrión (1)	Onda (1)	Isla de Trinidad (2)	Concepción de Chile (1)
3		Chucuito (1)	Puebla de Maldonado (1)	Guadalajara (1)	Popayán (3)	Maracaibo (3)	Santiago (7)
4		Ciudad de los Reyes (8)		Guanajuato (1)	Santa Fe de Bogotá (4)	Puerto Cabello (1)	
5		Cuenca (1)		Jalapa (2)	Santa María de Tierra Firme (1)	Trinidad (1)	
6		Guayaquil (1)		México (7)		San Felipe (1)	
7		Guatemala (9)		Topic (2)			
8		Lima (11)		Veracruz (4)			
9		Moquegua (2)		San Cristóbal de Tlacotalpan (2)			
10		Paz (1)		Puerto Rico			

⁵⁴⁰ *Ibidem*, t. II, pp. 529-536.

⁵⁴¹ *Ibidem*, t. II, pp. 411-413. El oficial siendo secretario del Consejo de Estado escribió el libro: *Examen de las ventajas que producirá el desestanco del tabaco y ensayo de única contribución*, Cádiz, Imprenta Patriótica, 1813.

⁵⁴² *Ibidem*, t. IV, pp. 239-243.

⁵⁴³ Juan Moreno de Guerra y Alonso, *Relación...*

				(7)			
11		Perú (2)		Isla de Santo Domingo (2)			
12		Quito (3)		Puerto Príncipe (2)			
TOTAL	72	44	33	32	21	18	9

Finalmente se mencionan los oficiales nacidos en el Virreinato del Nuevo Reino de Granada que obtuvieron grandes reconocimientos por su encomiable desempeño. Ellos eran el jefe de escuadra don Pedro Agar y Bustillos,⁵⁴⁴ nacido en Santa Fe de Bogotá, a quien se consideró como un hombre de gran lucidez. Fue nombrado maestro de la Compañía de Guardiamarinas de Ferrol siendo capitán de fragata en 1802, y director de las Academias de Guardiamarinas de los tres Departamentos en 1804. Este sobresaliente matemático el 28 de octubre de 1810 fue electo, por las Cortes Generales del Reino, miembro del Consejo de Regencia de España e Indias. Y el otro personaje fue el teniente general don Miguel María Gastón⁵⁴⁵ originario de Cartagena de Indias, quien el 21 de junio de 1821 fue nombrado comandante general del Apostadero de La Habana.

Nº	CADETES DE LA REAL ARMADA ESPAÑOLA NACIDOS EN EL NUEVO REINO DE GRANADA DESDE 1717 HASTA 1834 ⁵⁴⁶
1	Agar, Bustillos, Moreira, Pérez (Domingo), Santa Fe de Bogotá, 1786. F.
2	Agar, Bustillos (Pedro), hijo de D. Benito C.º de Santiago, Santa Fe, 1780. F.
3	Arévalo, Vera. Esteban, Gaviria (Manuel), Cartagena de Indias, 1787. C.
4	Bertodano, Narváez, Knepper, Berrio (Bernardo), Cartagena de Indias, 1748.
5	Campo, Valencia, Urrutia, Fernández (Antonio del), Popayán, 1777.
6	Castillo, Rada, Hoyos, de la Torre (Rafael del), Cartagena de Indias, 1800. C.
7	Enríquez Girón, Díaz, Fajardo, Aguilera, Tapia (José), Cartagena de Indias, 1767.
8	Girón, Díaz Fajardo, Aguilera, Tapia (José), Cartagena de Indias, 1767.
9	Herrera, Leita de la Torre (Simón de), Cartagena de Indias, 1721.
10	Iriarte, Latorre, Marzón, León (Manuel), Cartagena de Indias, 1787. C.
11	Lasqueti, Gálvez Roy, Larreategui (Luis), Santa Fe de Bogotá, 1787. C.
12	Mozo de la Torre y Mozo (José Antonio), hijo del Cap. D. José, Santa María de Tierra Firme, 1735.
13	Morquecho, Martínez de León, Capaz y Marzán (Bartolomé), Cartagena de Indias, 1793. C.
14	Morquecho, Martínez de León, Capaz y Marzán (Adrián), Cartagena de Indias, 1791. C.

⁵⁴⁴ *Ibidem*, t. I, pp. 15-20. Además, fue un personaje destacado en las Cortes de Cádiz quien junto a Vicente Rocafuerte escribió: *Viva la constitución*, La Habana, Editor Pedro Nolasco Palmer, 1820.

⁵⁴⁵ *Ibidem*, t. II, pp. 11-14.

⁵⁴⁶ Juan Moreno de Guerra y Alonso, *Relación...* La organización del listado de personas se ha hecho por orden alfabético.

15	Narváez, Torre, Barrios, Candelario (Juan José), Cartagena de Indias, 1758.
16	Olea, Serna, Mosquera, Hurtado (Pedro), Santa Fe de Bogotá, 1785. F.
17	Rasines, Ciceros, Colinas, Ciceros (José), Onda (Nueva Granada), 1775. C.
18	Toro, Marco, Toledo y Hordan (Francisco), Cartagena de Indias, 1809. C, Pasó de Cadete al Batallón de Montevideo en 1815.
19	Valencia, Sáez del Pontón, Castillo y Hurtado (Andrés de), Popayán, 1777, C.
20	Valencia, Sáez del Pontón, Castillo y Hurtado (Pedro de), Popayán, 1781, C.
21	Vivero, Baloco, Álvarez, Marzán (José), Cartagena de Indias, 1790. C.

El servicio de los oficiales de la Real Armada, solía prolongarse aproximadamente entre treinta y seis y cincuenta y siete años. La carrera militar llegaba a su ocaso cuando los marinos cumplían entre los cincuenta y dos y setenta y cinco años de edad.⁵⁴⁷ Generalmente, los que más duraron en servicio fueron los individuos de las más altas jerarquías. En el período analizado, no existía en la práctica una edad ni tiempo concreto de trabajo para el retiro. Se estudiaba con atención cada caso particular, tomando en cuenta los méritos adquiridos, el estado físico y las relaciones o recomendaciones políticas. Incluso algunos hombres podían morir laborando, por enfermedades o circunstancias comunes a las avanzadas edades. A continuación se muestra una tabla con valores medios orientativos para saber el tiempo que acostumbraban tardar los ascensos de grado de los oficiales.

CADENA DE MANDO Y TIEMPO PROMEDIO PARA LOS ASCENSOS DE LOS OFICIALES DE LA REAL ARMADA ESPAÑOLA USADA ENTRE 1739 Y 1808⁵⁴⁸	
Grados militares	Promedio de años de ascenso
Teniente General	8
Jefe de Escuadra	9 ½
Brigadier	7
Capitán de Navío	9
Capitán de Fragata	8
Teniente de Navío	9 ½
Teniente de Fragata	4 ½
Alférez de Navío	3
Alférez de Fragata	3
Guardia Marina	3

⁵⁴⁷ Existía una diferencia de veintiún años entre el tiempo de servicios mínimo y máximo calculado para el retiro. El período se considera muy extendido y posiblemente se debía a que cada caso particular, dada la fortaleza y salud física del oficial, marcaba la pauta temprana o tardía para dejar el duro trabajo de estar en la mar en un buque de guerra.

⁵⁴⁸ Los datos son de elaboración propia, y fueron obtenidos de las diversas hojas de servicios que se emplean como fuentes de este estudio, provenientes del Archivo General de la Marina.

Los profesores, estructuras, visión y doctrina proporcionado por el Cuerpo de Caballeros Guardiamarinas a sus alumnos, provenientes de cercanos y lejanos puntos de la geografía de la cabeza del Imperio Español, convirtió a los jóvenes guardiamarinas en los oficiales encargados, ni más ni menos, que de ser los responsables de comandar el arma naval, pequeña, mediana y grande que defendió en la primera línea de combate (las costas y altamar) a los españoles, de las agresiones extranjeras. Además, de resguardó los intereses geopolíticos del Estado a partir del siglo XVIII en adelante.

2. El Apostadero de Cartagena de Indias

Como consecuencia de la guerra del Asiento⁵⁴⁹ (1739-1748) y del desmantelamiento de la Armada de Barlovento,⁵⁵⁰ responsable de controlar y defender el Caribe y Golfo de México, las reformas borbónicas modificaron el antiguo sistema claramente ineficiente para dar respuesta al nuevo escenario americano de mediados del siglo XVIII,⁵⁵¹ creando una defensa local en América a través de los Apostaderos y sus escuadras de guardacostas que cumplieron dos funciones claramente definidas: la militar y la fiscal.⁵⁵²

⁵⁴⁹ Véase: Rubén Sáez Abad, *La Guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins 1739-1748*, Madrid, Almena Ediciones, 2010; y Julio Albi de la Cuesta, *La defensa de las Indias, 1764-1799*, Madrid, Cultura Hispánica, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1987.

⁵⁵⁰ Sobre este tema han escrito muchas personas, sin embargo los estudios más difundidos son: Manuel Alvarado Morales, *La ciudad de México ante la fundación de la Armada de Barlovento: historia de una encrucijada (1635-1643)*, México, Colegio de México, 1983; Bibiano Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1981; Jesús Varela Marcos, *Las salinas de Araya y el origen de la Armada de Barlovento*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1980; y Bibiano Torres Ramírez, *Cádiz y la Armada de Barlovento en la primera mitad del siglo XVII*, Cádiz, Instituto de Estudios Gaditanos, 1975.

⁵⁵¹ Un clásico para este tema es: Juan Manuel Zapatero, *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, Madrid, Servicio Histórico Militar-Museo del Ejército, D.L., 1990.

⁵⁵² Los apostaderos de América “Fueron establecidos primordialmente para evitar el comercio clandestino y para cuidar que los extranjeros no formaran establecimientos en las costas, y también para la conducción de situados fiscales de unos puntos a otros, aparte de que se dictaron disposiciones específicas para cada uno de ellos: para el de La Habana, por ejemplo, que habría de encargarse de la construcción de naves, para el de Montevideo el mantener la vigilancia permanente sobre las Malvinas con una corbeta en el puerto de Soledad y sobre el Río de la Plata con otra -en 1776 se ordenaría cumplir estas tareas con fragatas-. Para Cartagena de Indias quedaría cuidar que no prosperasen asentamientos extraños en el Darién o en la Costa de Mosquitos.” Jorge de Arias Greiff, “Apuntes para...”, p. 967.

En cada uno de los puertos principales de la América española, desde el siglo XVIII, existieron los Apostaderos de Marina, a saber:

- Apostadero de La Habana (1767). Se nombró puerto capital y Apostadero de los buques de guerra destinados a Centro América.
- Apostadero de Montevideo (1776).
- Apostadero de El Callao de Lima (1799).
- Apostadero de Valparaíso (1768).
- Apostadero de Puerto Cabello (1803).
- Apostadero de Cartagena de Indias (1737).
- Apostadero de Veracruz (1748).
- San Blas en California (1768).⁵⁵³

El Apostadero de Cartagena de Indias era el sitio seleccionado en la costa para reunir los buques de guerra bajo el mando de un comandante general. Aunque no se conoce la fecha concreta de su creación, se puede tomar como referencia el año de 1737, cuando se hallaba don Blas de Lezo⁵⁵⁴ organizando la defensa de aquellas costas.

Para la creación de un Apostadero debía existir una serie de condiciones, donde destacaban la existencia de suficientes infraestructuras fortificadas en su puerto, que ofrecieran seguridad y resguardo a los buques anclados. Además, de brindar el apoyo logístico necesario para la operatividad de sus barcos, también debía estar situado en una zona de interés geoestratégico que justificara la inversión económica requerida.

La misión o razón de ser del Apostadero de Cartagena de Indias estuvo íntimamente ligada a la escuadra guardacostas. Esta se centraba en combatir el contrabando y garantizar la seguridad y defensa de su litoral frente a los enemigos de España, los cuales generalmente en el Caribe

⁵⁵³ Hermenegildo Franco Castañón, “Los Apostaderos: factor esencial del apoyo naval” en *Revista General de Marina*, Madrid, Cuartel General de la Armada, agosto-septiembre 2009, t. 257, p. 245; y Julio F., Guillén, *Historia marítima...*, pp. 208-209.

⁵⁵⁴ “Lezo era un protegido de Patiño, y como tal, su enviado a aquellas aguas para reorganizar la Armada, asimilándola en su estructura al resto de las escuadras de la monarquía, e intentando lograr, en lo posible, una dependencia más directa de las directrices navales dictadas desde el Ministerio de Marina en Madrid.” Pablo Emilio Pérez-Mallaína y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987, p. 30.

fueron Inglaterra, Francia y Holanda. En tiempos de guerra, según se dieran las circunstancias, podían ser reforzados con buques de la Real Armada de mayor porte, enviados desde la metrópoli o la isla de Cuba, como lo eran las fragatas o navíos. Además, cumplieron la función de prestar apoyo a cualquier embarcación española o aliada que lo requiriera para su reparación o aprovisionamiento.

Las *Ordenanzas Navales* de 1748 no tienen contemplada la figura de los Apostaderos de Marina en América, sólo hacen mención de sus puertos. Sin embargo, las embarcaciones ancladas en las Indias debían regirse por las mismas normas usadas en Europa.⁵⁵⁵ No obstante, las *Ordenanzas* de 1793 sí incluyeron a los Apostaderos en sus preceptos.⁵⁵⁶ Señalaron claramente que su gobierno se regiría por las mismas pautas de los tres Departamentos Marítimos de España, y su comandante poseería poderes y responsabilidades idénticos al capitán general de un Departamento.⁵⁵⁷ Sin embargo, las *Ordenanzas* de 1802 no hacen mención de ellos.⁵⁵⁸ Es de destacar que los asuntos no contemplados en las nuevas leyes, se regían por los plasmados en los cuerpo de preceptos precedentes, es decir siguieron siendo validas las reglas creadas anteriores.

⁵⁵⁵ En el capítulo referente a los viajes a América, Tratado VI, Título IV, Artículo XXXV, se ordena que: “En los puertos de América, se practicarán en los bajeles de la Armada las mismas reglas que en Europa, en orden a insignias, saludos, ceremonias, castigos, etc. Sin que los gobernadores se mezclen en su gobierno interior, ni perturben la práctica de sus operaciones, dejando a los comandantes de Marina ejercer libremente la jurisdicción sobre la gente, y en los casos que les corresponde, del mismo modo que está establecida en España.” *Ordenanzas de su majestad...*, t. I, p. 401.

⁵⁵⁶ Los mandatos referentes a los Apostaderos de Marina se pueden ver en: Tomo I, Tratado II, Título V “Del comandante general de escuadra y comandante de cualquier cuerpo de fuerzas unidas de bajeles”, Artículo 180 y en la parte referente a “Explicaciones y usos de las marginaciones”. Y en el Tomo II, Tratado VI, Título IV, “De los sueldos y régimen para percibirlos de su descuentos: de las asignaciones: de las hospitalidades y otras gracias en los goce”, Artículo 138. El Tratado VI, Título VI, “De la gratificación de mesa, y salario para criados abordo, y de otras gratificaciones en tierra” Artículos 18, 79, 89 y 92. Y por último, en el Tratado VI, Título VII “De los viajes a Indias, y particularidades de gobernación y economía en ellos” Artículos 85, 97, 100, 114, 121 y 124. *Ordenanzas Generales de la Armada naval*, Madrid, Imprenta de la Viuda de don Joaquín Ibarra, 1793, II t.

⁵⁵⁷ El Tratado II, Título V, Artículo 180 señala que: “Los comandantes de Escuadra, División o Apostadero en América y otros dominios remotos reasumirán con los cargos y funciones de este Título todas las obligaciones y autoridades que se prescriben en el suyo a los capitanes generales de Departamento obrando en los acopios, gastos y cualesquier providencias económicas como se ordena en el Tratado de Arsenales según fuese adaptable a las circunstancias.” *Ordenanzas Generales...*, t. I, pp. 222-223.

⁵⁵⁸ *Real ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S. M.*, Madrid, Imprenta Real, 1802.

Para ilustrar la idoneidad de Cartagena de Indias para acoger la escuadra guardacostas se puede ver el caso del capitán de fragata don Joseph Astigarraga, que en el año 1790 era gobernador de Santa Marta, y le solicitó al virrey trasladar el Apostadero a la plaza de su mando. Cuando Ezpeleta le consultó al comandante general de los guardacostas si convenía o no realizar la propuesta del oficial, éste convocó una Junta de Marina, además de pedir un informe particular al corsario don Juan Álvarez de Veriña, por ser un práctico experimentado de aquel mar y costas.

Todos las opiniones fueron unánimes al afirmar que no se debía trasladar el Apostadero de los guardacostas a ningún otro lugar, porque el objetivo de la Real Armada no era solamente resguardar las costas de barlovento, sino también las de sotavento, prestando mucha atención hasta el Cabo de Gracias a Dios, por ser el sitio por donde los contrabandistas británicos tendían a realizar sus fraudes debido a la mayor cercanía con respecto a su base en Jamaica.

Si se trasladaba el centro de operaciones a Santa Marta le hubiera resultado más difícil a los guardacostas acudir a combatir el contrabando, al mismo tiempo, tanto en las costas de sotavento como en las de barlovento. Además, el puerto de Cartagena de Indias era más seguro que el de Santa Marta, dónde las embarcaciones se mantenían con una rejera en tierra y un ancla en el agua, en una profundidad de veinticinco brazas por ser todo acantilado. Asimismo, su bahía se hallaba expuesta a los vendavales que creaban constantes incomodidades a los barcos atracados allí.

Cartagena de Indias contaba con las infraestructuras necesarias para prestar el apoyo logístico a los guardacostas, a diferencia de Santa Marta que no las tenía. Las carenas y avíos de las embarcaciones del resguardo naval en el nuevo Apostadero no se podían realizar sin antes efectuar importantes inversiones de dinero para construir las obras ya existentes en aquel puerto principal, las cuales además se abandonarían.

En Santa Marta no existía maestranza, debía ser trasladada allí, al igual que el establecimiento de Matrícula para el personal de las embarcaciones. El aprovisionamiento de géneros y pertrechos que eran un problema en Cartagena de Indias en tiempos de guerra, en Santa Marta se incrementaría mucho más, y los precios sin duda sería más altos. Por último, por ser el puerto de la “*Ciudad Heroica*” el principal del reino, se exigía en él la presencia permanentemente de barcos de guerra.⁵⁵⁹ Todos estos argumentos demostraron la conveniencia y ventajas ofrecidas por la plaza fortificada para seguir albergando el Apostadero.

3. Los comandantes generales del Apostadero de Cartagena de Indias

Eran los oficiales de la Real Armada que ejercieron el mando, por un tiempo determinado, del puerto en donde se reunían varias embarcaciones de guerra bajo su dirección. Estos líderes, con su plana mayor y subalternos correspondientes, dependían del virrey y capitán general del Nuevo Reino de Granada,⁵⁶⁰ que representaba la máxima autoridad del reino y era por ello jefe de todas las fuerzas armadas acantonadas allí. Sin embargo, la gestión interna del Apostadero gozaba de cierta autonomía concedida por las *Ordenanzas Navales*, reales cédulas, órdenes y planes de defensa. Dichas circunstancias en diversas ocasiones generaron conflictos de competencias con los gobernadores de la ciudad amurallada.⁵⁶¹

La plantilla del Apostadero de Cartagena de Indias, en orden jerárquico descendente era la siguiente: comandante, oficial de órdenes, ayudante-secretario, ministro de Real Hacienda y asesor. Esta misma organización se empleó en el resto de América e incluso en Manila

⁵⁵⁹ AGN, Expediciones 11. Informe de la Junta de Marina relativo a la solicitud que hizo el gobernador de Santa Marta, capitán de fragata don Joseph Astigarraga de establecer en aquel puerto a los guardacostas. Cartagena de Indias, 9 de julio de 1790.

⁵⁶⁰ En varias ocasiones se dio el caso de que los virreyes llevaban consigo al oficial de su agrado que iba a ser comandante del Apostadero.

⁵⁶¹ “Los Virreyes y Capitanes Generales no vieron siempre con buenos ojos estos establecimientos, que significaban, en lo facultativo, algo que escapaba a su mando...” Julio F. Guillén, *Historia marítima...*, p. 209.

(Filipinas). La única excepción fue el caso de La Habana, que contó con un organigrama más amplio: comandante general, mayor general, ayudante-secretario de la Comandancia General, ayudantes de la Mayoría General, ministro principal de Real Hacienda, contador principal, asesor, fiscal y escribano. La razón se debió a que en el Apostadero cubano existió un importante Astillero⁵⁶² con sus oficinas y talleres similares a los de los tres Departamentos Marítimos de España a saber: Cádiz, Ferrol y Cartagena.⁵⁶³

Según las *Ordenanzas*, los principales poderes y obligaciones de los comandantes generales de los Apostaderos hispanoamericanos, se pueden resumir en:

- La jurisdicción del comandante general del Apostadero comprendía toda la costa del Virreinato del Nuevo Reino de Granada.
- El comandante general propietario, no debía traspasar el mando del Apostadero a cualquier otro oficial de mayor graduación o antigüedad que llegara, al menos que tuviera una orden del rey. Sin embargo, si el jefe militar era accidental, es decir interino, sí tenía que cederlo.
- Debía obrar en todas las operaciones relacionadas con armamento o desarme de barcos, con total independencia del capitán general o director de la Armada.
- Era presidente de la Junta del Apostadero establecida para administrar y decidir sobre todo los asuntos económicos.
- Ejercía un mando universal en todas sus dependencias.

⁵⁶² En cuanto a los astilleros americanos el de La Habana, sin duda, fue el de mayor relevancia. Al respecto los historiadores Kuethe y Serrano afirmaron que: “En la nueva etapa reformista del siglo XVIII, hubo tres grandes astilleros: La Habana, Guarnizo y El Ferrol. El astillero de La Habana, el que mayor número de navíos de línea aportó, construyó setenta y cuatro navíos de guerra, mientras que Guarnizo con cuarenta y cuatro y El Ferrol con cincuenta y cuatro quedaban claramente rezagados. De los catorce navíos de tres puentes y más de 100 cañones botados a lo largo del siglo XVIII en los diferentes astilleros españoles, la mitad fueron construidos en La Habana.” Allan Kuethe y José Manuel Serrano, “El Astillero de La Habana y Trafalgar” en *Revista de Indias*, Madrid, Instituto de Historia del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2007, t. LXVII, núm. 241, p. 764.

⁵⁶³ *Estado General de la Real Armada*, Madrid, Imprenta Real, 1808, pp. 96-99.

- En el Arsenal no había otra jurisdicción que la del comandante general y sus subalternos de guerra que le representaban, sin perjuicio de los ministros de Real Hacienda para la cuenta y razón.
- Los bajeles sueltos y armados del Apostadero y los que llegaran a su capital pasaban a formar parte de la jurisdicción del comandante general, con excepción de las naves que estaban bajo el mando de un oficial general.
- La formación de las instrucciones de cruceros y otras comisiones eran obligación del comandante general, y debían ser con arreglo a las órdenes de su destino.
- Le correspondía emitir providencias de policía y buen gobierno para conservar el puerto y la disciplina de la gente que desembarcaba.
- Era obligación del comandante general rehabilitar los bajeles armados, organizar el reemplazo de la tripulación y garantizar el suministro de víveres.
- Realizaba todos los preparativos para que los barcos entraran y salieran del Apostadero con seguridad.
- Asegurar que las embarcaciones estuvieran en las condiciones que señalaban los reglamentos.
- Debía tener un cabal conocimiento del estado de todos los barcos armados y desarmados.
- Tenía que nombrar un comandante a cada embarcación desarmada para que velara por su conservación y pertrechos durante su carena.
- Podía nombrar comandantes y subalternos de embarcaciones menores.
- Cuando se avistaban enemigos, o tenían noticias de haberlos en las cercanías del Apostadero, podía mandar a salir la escuadra o bajeles sueltos.
- Habiendo una escuadra enemiga a la vista del Apostadero capital o noticias de que vendrían a atacarlo, debía disponer de todo lo conveniente a la seguridad del Arsenal, barcos que debían salir y quedarse anclados. Podía solicitar ayuda al gobernador, quien estaba

obligado a prestar todos sus recursos y no obstaculizar las providencias.

- Era responsable de encargarse de que los demás puertos secundarios se mantuvieran en la mejor disposición posible.
- Era potestad del comandante general proponer los oficiales y gente de mar a quienes considerara acreedores a inválidos, como consecuencia de heridas o antigüedad, usando criterios de honradez y méritos.
- Podía corregir (castigar) a los oficiales que servían bajo sus órdenes con prisión en el Arsenal, barco o castillos, y proceder contra ellos según le conviniera.
- También, el comandante general del Apostadero, podía mandar a publicar bandos sobre materias de su inspección, ejecutar castigos a los sujetos de su jurisdicción y hacer tomar las armas a la tropa de infantería y artillería de su mando para embarcarse y desembarcar.⁵⁶⁴

En el periodo estudiado, los oficiales que llegaron a ser comandantes generales del Apostadero de Cartagena de Indias casi siempre contaron con una graduación militar media.⁵⁶⁵ El cargo era para una persona preferentemente con el rango de capitán de navío, aunque por motivos circunstanciales y breves lo llegaron a ejercer oficiales de menor jerarquía como fueron el teniente de fragata Fernando Murillo, o los capitanes de fragata Joaquín Fidalgo y Juan de Carranza. Excepcionalmente también un oficial superior ocupó el cargo, el jefe de escuadra Joaquín de Cañaveral, quien a la misma vez fue gobernador de

⁵⁶⁴ Es una síntesis de los aspectos más importantes de los ciento nueve artículos que existen en el Tratado II, Título III, referente a: “De los capitanes o comandantes generales de Departamento”. *Ordenanzas Generales...*, t. I, pp. 64-112.

⁵⁶⁵ “En lo que respecta al mando de los apostaderos se dispuso que podía recaer en un oficial de no necesariamente alta graduación, un capitán de fragata cuya ciencia es suficiente para mandar unos pocos barcos menores –y no en operaciones de guerra sino en crucero en contra de contrabandistas–, además, por ser de menor grado el oficial, resulta una reducción de costos. Pero entonces este Comandante sería permanente y no entregaría el mando a la llegada ocasional al puerto de un oficial de mayor graduación. Si sus tareas navales eran simples, no lo serían tanto las de organización y administración del apostadero; para esto contaría con un individuo, el Ministro de Real Hacienda, asesorado por el contador. El Juzgado de Marina sería competencia del Comandante, en consulta con un asesor letrado y el Contramaestre de Construcción atendería lo pertinente a las reparaciones.” Jorge de Arias Greiff, “Apuntes para...”, pp. 967-968.

Cartagena de Indias,⁵⁶⁶ dirigió la institución desde el 20 de julio de 1789 hasta el 18 febrero de 1796.⁵⁶⁷

La razón que motivó al rey a concederle a Cañaveral el cargo de comandante del Apostadero y gobernador de la misma plaza, al mismo tiempo, fue la de evitar los perjuicios que anteriormente venían causando al real servicio los repetidos conflictos de competencias surgidos entre los comandantes de Marina y gobernadores de las plazas de América, cuyos puertos visitaban constantemente los buques de la Real Armada, para de esta forma intentar solventar lo más rápido posible el desorden causado por los corsarios particulares de Caracas en el sistema de guardacostas.⁵⁶⁸

La Comandancia del Apostadero de Cartagena de Indias, como muchas otras instituciones militares, atravesó en su historia por diversas dificultades como fueron la falta de materiales para carenar las embarcaciones, insuficiencias de personal o unidades, presupuestos limitados, escases de pertrechos de guerra, alimentos y los maliciosos y dañinos conflictos de competencia.⁵⁶⁹

Los jefes del Apostadero tampoco escaparon a las contrariedades personales y profesionales. No obstante, las organizaciones castrense siempre han intentado no ver afectado su funcionamiento pese a los contratiempos surgidos. La compleja maquinaria militar contaba con

⁵⁶⁶ “Indudablemente que en este sentido los mejores tiempos para la Marina de Cartagena de Indias fueron aquellos cuando la Comandancia del Apostadero estaba en manos del experimentado marino don Joaquín de Cañaveral, quien desempeñaba simultáneamente los cargos de Gobernador de la Plaza, Jefe Militar de la Provincia, e Inspector de todas las tropas del Virreinato de Nueva Granada.” *Ibidem*, p. 969.

⁵⁶⁷ AGI, Estado, 53. Oficio de Joaquín Cañaveral para el príncipe de la Paz. Informa sobre haber entregado el gobierno al mariscal de campo don Anastasio Cejudo. Cartagena de Indias, 29 de febrero de 1796.

⁵⁶⁸ AGS, Secretaría de Guerra, 7085, Expediente 7. Oficio de don Luis de Córdoba para Joaquín Cañaveral. Informa sobre el nombramiento de comandante del Apostadero y gobernador de Cartagena de Indias de Cañaveral. Isla de León, 25 de mayo de 1789.

⁵⁶⁹ “Las mayores dificultades fueron las competencias con otros jefes, pues si bien el mando de los barcos y marinería eran jurisdicción única del Comandante de Marina y sus oficiales, siguiendo regulaciones del Ministerio de Marina, la fuerza en su conjunto estaba a las órdenes del Virrey para tareas especiales; la lucha contra los asentamientos extranjeros ponía a la Marina en un terreno de competencia del jefe militar de la provincia, y la lucha contra el contrabando la colocaba en el ámbito de la Real Hacienda. El beneficio y reparto de las presas logradas por los oficiales del Apostadero con Patente de Corso desembocaba en interminables pleitos entre ellos y con las aduanas. Y, finalmente, los presupuestos y fondos para los apostaderos salían de las arcas de los virreinos, no sin pocas dificultades.” Jorge de Arias Greiff, “Apuntes para...”, p. 969.

normas, jerarquías, costumbres, individuos, medios y objetivos, para poner en marcha su motor. En el caso de los hombres, aunque algunos profesionalmente eran más valiosos que otros, siempre se ha seguido la norma de que ninguno fuera irremplazable, ni siquiera sus máximos líderes. La estructura está hecha para no detenerse por la ausencia de una persona, cuando eso ocurre otra inmediatamente asume las funciones del faltante. Siempre ha habido alguien que asume el mando.

En el caso concreto del Apostadero de Cartagena de Indias, sus comandantes, durante el desempeño de sus gestiones, se encontraron con diversos problemas que en muchas ocasiones pusieron a prueba la valía de estos hombres, que de una u otra forma interferían con el buen funcionamiento de la institución armada. A pesar de las dificultades, los mandos militares siempre buscaron las alternativas más adecuadas para superar las contrariedades y ofrecieron soluciones acordes a las exigencias de su profesión, todo con el objetivo de garantizar, en la mejor medida de sus posibilidades, la seguridad y defensa del territorio y mar bajo su responsabilidad.

Después de la retirada de los oficiales del Apostadero de Cartagena de Indias, por real orden del año 1784, solamente quedó allí un oficial subalterno para dirigir el rezago y el Ministerio de Marina, y así poner en orden sus cuentas, con conocimiento de los oficiales reales. Pero, éste falleció antes de concluir el trabajo. Empero, por haber llegado al puerto el barco de guerra en el año 1788 que conducía el Regimiento de la Princesa, su comandante, el capitán de fragata don Luis de Arguedas, pasó a asumir el mando del Apostadero con el título de comandante general que le concedió el virrey.

No obstante, el comandante Arguedas tuvo que ausentarse temporalmente debido a una comisión del servicio, y a falta de otro oficial de la Real Armada fue sustituido por el fiscal del crimen de la Real Audiencia de Santa Fe, Dr. Antonio de Vicente Yáñez, quien asumió el mando transitoriamente con los títulos de comandante general y ministro

de Marina. Cuando regresó el oficial Luis de Arguedas, volvió a asumir el mando, habiendo conseguido en esta oportunidad el nombramiento hecho por el rey de comandante del Apostadero, pero no con empleo de naturaleza sino accidental, porque al poco tiempo su majestad le concedió licencia para que regresara a España, sin nombrarle sucesor. En esa ocasión el teniente de fragata Fernando Murillo debía también regresarse en la fragata “Fortuna”, pero no lo pudo hacer por encontrarse enfermo.⁵⁷⁰

La dedicación y el esfuerzo destacado de los comandantes y sus subalternos generalmente fue enaltecido y recompensado por sus superiores. Se puede ver el caso del teniente de fragata Fernando Murillo,⁵⁷¹ quien por orden del virrey y arzobispo don Antonio Caballero y Góngora, estuvo durante nueve meses recorriendo el Darién⁵⁷² para hacer un levantamiento de mapas y noticias convenientes para la navegación de algunos de sus ríos en ambas costas, caribe y pacífica.⁵⁷³

Don Fernando Murillo como consecuencia de su comisión se enfermó. Llegó al Apostadero el 29 de abril de 1787 en el bergantín “Coro”, y había dejado al alférez de navío don Carlos Chacón en

⁵⁷⁰ AGI, Santa Fe, 906. Carta reservada del gobernador de Cartagena de Indias Joseph de Carrión y Andrade para Antonio Valdés y Bazán. Informa que el virrey le privó el conocimiento judicial que le pertenece sobre las presas introducidas en el puerto por el jefe de los guardacostas don Juan Álvarez de Veriña. Cartagena de Indias, 1 de febrero de 1788.

⁵⁷¹ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/824. Hoja de servicios del capitán de fragata Fernando Murillo y López, natural de la villa de Villalmóndar en Castilla la Vieja. Isla de León, 18 de diciembre de 1811. “En agosto de 1787 lo destinó el mismo señor a levantar los planos del Golfo de San Miguel en la mar del sur, y los de los ríos Tuira, Chucunaque, Tuquesa, Congo y Achanati que desaguan en él, desde sus cabeceras en la Cordillera de Los Andes con 200 hombres de armas para defenderse de los indios Dariénes en cuya comisión empleó un año sin meterse bajo techado y no tuvo premio ni más gratificación que la ordinaria. En septiembre de 1788 lo nombró dicho señor comandante de los corsarios de Cartagena de Indias. En julio de 1790 fue nombrado por el excelentísimo señor don José Solano ayudante de su escuadra (...) El año 1788 levantando los planos de los ríos que desaguan en el Golfo de San Miguel tuvo dos ataques con los indios...”

⁵⁷² En referencia al Darién se recomienda ver: Álvaro Baquero Montoya y Antonino Vidal Ortega (compiladores), *La gobernación del Darién a finales del siglo XVIII: el informe de un funcionario ilustrado*, Barranquilla, Ediciones Uninorte, 2004; Armando Reclus, *Exploraciones a los istmos de Panamá y Darién*, San José, Editorial Universitaria Centroamericana, 1982; y John Masefield, *On the Spanish main: or, some english forays on the isthmus of Darien*, London, Couway Maritime Press, 1972.

⁵⁷³ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/824. Oficio del virrey Francisco Gil Lemos para Antonio Valdés y Bazán. Informa sobre la comisión del teniente Fernando Murillo, relativa al levantamiento de planos del Darién. Cartagena de Indias, 14 de marzo de 1789.

Portobelo muy grave y sin esperanzas de recuperarse.⁵⁷⁴ Pese al dramático pronóstico, el 20 de enero de 1788 regresó a Cartagena de Indias recuperado, con el rango de teniente de fragata, el cargo de comandante del Arsenal y oficial de detal de almacenes, que le asignó el virrey.⁵⁷⁵

Los servicios de Murillo también fueron recompensados con creces. Por disposición del virrey de Santa Fe, el 11 de noviembre de 1787, fue nombrado ayudante de órdenes del comandante de Marina de Cartagena de Indias don Luis de Arguedas. Además, ejerció interinamente durante cuatro meses la comandancia de aquel puerto, en gran parte por la ausencia de oficiales navales.⁵⁷⁶ Fue destinado por dicho señor virrey a levantar los planos del Golfo de San Miguel y río Chucunague desde su cabecera el 14 de marzo de 1788, no sin antes entregar el mando de la Comandancia del Apostadero al teniente de fragata don Carlos Chacón.⁵⁷⁷ Para ejecutar esa comisión necesitó emplear nueve meses, sufriendo las penalidades de la intemperie, navegó en pequeñas canoas con cincuenta hombres en armas, siendo perseguido siempre por los indios.⁵⁷⁸ Concluida su misión tuvo el honor de viajar a España⁵⁷⁹ para presentarle su trabajo al

⁵⁷⁴ *Ibidem*. Oficio del comandante de Marina de Cartagena de Indias, Luis de Arguedas, para Antonio Valdés y Bazán. Informa de la llegada del teniente de fragata Fernando Murillo de los puertos de Portobelo y Carolina del Darién, señalando la indisposición con que se halla el oficial y con la que ha quedado en Portobelo el alférez de navío Carlos Chacón. Cartagena de Indias, 15 de julio de 1787.

⁵⁷⁵ AGM, Expediciones, 7. Oficio de Fernando Murillo para Antonio Valdés y Bazán. Informa sobre el restablecimiento del teniente de fragata Carlos Chacón. Cartagena de Indias, 6 de febrero de 1788.

⁵⁷⁶ *Ídem*. Oficio para Luis de Arguedas. Informa que se hará cargo de la Comandancia mientras se recupera de su enfermedad. Cartagena de Indias, 28 de octubre de 1787.

⁵⁷⁷ *Ídem*, Oficio del arzobispo virrey de Santa Fe para Carlos Chacón. Informa que por haber comisionado a las costas del Darién a Fernando Murillo, él quedará a cargo de la Comandancia de Marina. Convento de la Popa, 14 de marzo de 1788.

⁵⁷⁸ El famoso geógrafo, naturalista y explorador prusiano Humboldt, quien tuvo la oportunidad de ver a los autóctonos del Darién, en una carta enviada a su hermano Wilhelm von Humboldt el 10 de abril de 1801 desde Cartagena de Indias, le afirmó que: “Vimos allí los indios darienes: chicos, de amplios hombros, deprimidos, y en general opuestos a los caribes, pero bastante blancos y más gordos, más musculados, más llenos que los indios que he visto hasta ahora. Viven sin temores y en la independencia.” Enrique Pérez Arbeláez, *Alejandro de Humboldt en Colombia*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, 1981, p. 233.

⁵⁷⁹ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/824. Oficio de Antonio de Arce para Antonio Valdés. Remite memorial del teniente de fragata Fernando Morillo y solicita licencia para pasar a la Corte. El Ferrol, 27 de junio de 1789.

excelentísimo señor bailío frey don Antonio Valdés, quien vio con buenos ojos su labor.⁵⁸⁰

El breve período que transcurrió sin oficiales de la Real Armada,⁵⁸¹ cuando solamente se hallaba en Cartagena de Indias el piloto graduado don Juan Antonio Ferro, ayudante del comandante o de maestranza y capitán del puerto, aunque fue superado con relativa rapidez, acarreó como consecuencia la creación de un vacío de poder, por no existir un individuo con legitimidad, autoridad y conocimientos ordinarios que le proporcionara validez legal a los actos judiciales derivados de las presas de mar. Se careció de los dos vocales o conjueces exigidos por las *Ordenanzas* en las causas de presas y contrabando, al igual que los requeridos por el corso.⁵⁸²

Otro comandante general que duró poco tiempo en el cargo fue el capitán de navío Juan Antonio Gastelu. Llegó a Cartagena de Indias en enero de 1789 comandando la fragata “Santa Aguada”⁵⁸³ y estuvo allí hasta el 26 de abril de 1792, cuando salió hacia Cádiz al mando de la misma embarcación.⁵⁸⁴ A los tres meses de haber llegado, es decir en abril de 1789, estuvo como comandante general de Marina⁵⁸⁵ efímeramente. Posteriormente se desempeñó como subinspector y comandante del pequeño Arsenal de la plaza y a su partida fue reemplazado por el capitán de navío Vicente Escalante.⁵⁸⁶

El comandante del Apostadero más popular y poderoso entre sus homólogos, pero odiado entre los comerciantes del Consulado, fue el jefe

⁵⁸⁰ *Ibidem*. Relación de méritos y servicios del teniente de navío Fernando Murillo, natural de la villa de Villalmóndar en Castilla la Vieja. A bordo de la corbeta “Diligencia” anclada en La Habana, 1 de enero de 1803.

⁵⁸¹ Las fuentes documentales dejan claro la existencia del problema, pero son confusas con las fechas, es decir, no precisan el tiempo concreto en el cual ocurrió.

⁵⁸² AGI, Santa Fe, 906. Carta reservada de Joseph de Carrión...

⁵⁸³ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/362. Hoja de servicios del capitán de fragata Vicente Escalante, natural de Ronda. Cartagena de Indias, 1 de junio de 1791.

⁵⁸⁴ *Ibidem*, Oficio de Joaquín Cañaveral para Antonio Valdés. Informa que nombró subinspector y comandante del Arsenal al capitán de navío Vicente Escalante. Cartagena de Indias, 30 de abril de 1792.

⁵⁸⁵ AGI, Santa Fe, 1092. Informe del virrey Ezpeleta referente a los caudales necesarios para los guardacostas de Cartagena de Indias. Santa Fe, 19 de abril de 1796.

⁵⁸⁶ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/362. Oficio de Joaquín Cañaveral para Antonio Valdés...

de escuadra Joaquín de Cañaveral.⁵⁸⁷ Pese a su elogiada gestión entre los suyos, durante su mandato afrontó el naufragio de la goleta “La Victoria”, que se encontraba al mando del teniente de navío don Francisco Paula Escudero y al de fragata don Juan Vivero, quienes extraordinariamente, ante este tipo de hechos, salieron favorecidos, porque el suceso fue examinado en una Junta Consultiva realizada en el Apostadero, y como conclusión los consideraron dignos de ser recomendados al rey por el espíritu e inteligencia demostrada en el desgraciado e inevitable suceso, al demostrar que combatiendo el contrabando tuvieron el infortunio de naufragar, aunque siguieron cada uno de los procedimientos previstos por ley para evitar la pérdida del barco.⁵⁸⁸

El sucesor de don Joaquín de Cañaveral en la Gobernación, Anastasio Cejudo, para festejar su entrada al gobierno de la ciudad realizó una serie de celebraciones excesivas,⁵⁸⁹ que estuvieron dirigidas a desairar a su antecesor. Entre ellas se pueden mencionar abundantes fuegos artificiales, toros de cuerda, luminarias y juegos de banca, pese a que se encontraban prohibidos. Cañaveral se quejó ante el rey, quien cuando verificó la información con el Consejo de Indias, expresó a Cejudo su desagrado y al mismo tiempo su satisfacción por la gestiones de Cañaveral.⁵⁹⁰

El virrey Pedro Mendinueta, llegó a Cartagena de Indias el 17 de septiembre de 1796, siendo comandante general del Apostadero el capitán

⁵⁸⁷ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/218. Patente de teniente general de la Real Armada de Joaquín de Cañaveral. San Ildefonso, 8 de septiembre de 1798. Fue ascendido a teniente general de la Real Armada el 8 de septiembre de 1798.

⁵⁸⁸ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/367. Oficio de Valdés para el director general interino de la Armada. Informa sobre el proceso formado al teniente de navío don Francisco Paula Escudero y al teniente de fragata don Juan Vivero, por la pérdida de la goleta “La Victoria”. Aranjuez, 11 de agosto de 1795.

⁵⁸⁹ Referente a las celebraciones en Hispanoamérica se recomienda ver: Angel López Cantos, *Juegos, fiestas y diversiones en la América española*, Madrid, Mapfre, 1992; Antonio Garrido Aranda (compilador), *El mundo festivo en España y América*, Córdoba, Servicio de Publicaciones Universidad de Córdoba, 2005; Ignacio Arellano y Robin Ann Rice, *Doctrina y diversión en la cultura española y novohispana*, Madrid, Iberoamericana-Frankfurt am Main, 2009; Palma Martínez-Burgos y Alfredo Rodríguez González, *La fiesta en el mundo hispánico*, Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2004.

⁵⁹⁰ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/218. Oficio de Antonio Cornel para el secretario del Despacho de Marina. Informa sobre las quejas del teniente general Joaquín de Cañaveral por la actitud del gobernador que lo sustituyó. Aranjuez, 12 de abril de 1800.

de navío Vicente Escalante. Para ese entonces el oficial se encontraba quebrantado de salud y consideró oportuno, por la confianza que le tenía, cederle el mando al capitán de fragata Joaquín Fidalgo, quien se desempeñaba como comandante de la división de bergantines del rey “Empresa” y “Alerta”.⁵⁹¹ A Escalante le interesaba encargar a Fidalgo de expedir las órdenes de los asuntos extraordinarios que pudiera ocurrir y necesitaran inmediata providencia, informándole de cuanto ocurriese.

Fidalgo ejerció el mando de la Comandancia desde el 17 hasta el 20 de septiembre de 1796. Esta gestión fue efímera por oponerse el capitán de fragata don Juan Carranza, comandante de la fragata “Santa Elena”, lo cual generó una protesta por parte de Fidalgo y Escalante.⁵⁹² Carranza reclamó la dirección del Apostadero porque le correspondía, según las *Ordenanzas Navales*, debido a que era más antiguo que su homólogo Fidalgo.

Los argumentos de Juan Carranza fueron los siguientes: a su llegada a Cartagena de Indias se encontró con que el mando de la Marina lo estaba llevando el capitán de fragata Joaquín Francisco Fidalgo, sin ser del Apostadero y quien se encontraba comisionado para el levantamiento de planos de América, a causa de la enfermedad de Vicente Escalante, que era el comandante propietario. Carranza por ser más antiguo, reclamó el mando y gobernó durante cuarenta días.

Carranza, al demandar ese derecho, pasó a ser una persona *non grata* para Fidalgo y Escalante. Este se sintió ofendido y se quejó ante el rey porque el comandante que estaba de baja temporal por enfermedad dijo públicamente que iba a arrestarlo y a separarlo del mando. Aunque no

⁵⁹¹ Véase: Luisa Martín-Merás, “La expedición hidrográfica del Atlas de la América septentrional, 1792-1805” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2007, n° 98, pp. 25-42.

⁵⁹² AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/415. Oficio de Vicente Escalante para Pedro Varela y Ulloa. Informa sobre cederle la Comandancia de Marina al capitán de fragata Francisco Fidalgo por enfermedad. Cartagena de Indias, 4 de noviembre de 1796.

lo realizó, se produjeron críticas en la ciudad de Cartagena de Indias en perjuicio de la estimación de Carranza.⁵⁹³

Un caso diferente, fue el del capitán de navío Cosme de Carranza y Vivero, nombrado comandante del Apostadero de Cartagena de Indias el 25 de febrero de 1799. A él le correspondió aportar soluciones a los problemas exógenos y endógenos del resguardo. En su mandato se destacó por construir seis lanchas cañoneras para mejorar la salvaguarda naval del Virreinato y protección del comercio. Además se enfrentó en diferentes ocasiones con las fuerzas inglesas que bloquearon el puerto.⁵⁹⁴

Entre los problemas internos destacó el caso de insubordinación del teniente de fragata don Miguel de Basabru, quien fue destinado el 12 de abril de 1796 por su majestad a mandar uno de los guardacostas del Apostadero de Cartagena de Indias. El joven oficial salió de Cádiz en el navío “Arrogante”, pero por la invasión de la isla de Trinidad,⁵⁹⁵ en febrero de 1797, donde se había retrasado el navío en salir, lo encarcelaron hasta la conclusión del conflicto bélico, cuando finalmente fue canjeado.⁵⁹⁶ Una vez realizados todos los trámites del intercambio de prisioneros de

⁵⁹³ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/362. Quejas del capitán de fragata Juan Carranza contra el capitán de navío Vicente Escalante, referentes al mando interino de la Marina de Cartagena de Indias. Sin lugar ni fecha. El mismo tema también lo trató Jorge de Arias Greiff, en “Apuntes para...”, pp. 969-970.

⁵⁹⁴ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/237. Hoja de servicios del brigadier Cosme de Carranza y Vivero. San Fernando, 31 de julio de 1816. Algunos documentos generados por militares y civiles, tienden en ocasiones a ofrecer información falsa. Es trabajo del historiador estar pendiente para identificar los casos susceptibles de verificación. Un ejemplo concreto se observa cuando en el último manuscrito citado el comandante del Apostadero, capitán de navío Cosme de Carranza y Vivero, afirmó que bajo su mando se construyeron doce lanchas cañoneras. Pero en dos escritos diferentes se puede verificar que se hicieron realmente seis: *Ídem*, Informe del capitán de navío Cosme de Carranza para vuestra alteza. Solicita su ascenso militar. Ayamonte, 14 de junio de 1811. Señala la construcción de seis lanchas, las cuales coinciden también con el documento: AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/415. Estado general de las fuerzas del Apostadero. Cartagena de Indias, 20 de abril de 1801.

⁵⁹⁵ En relación a este tema se aconseja ver: María Dolores González-Ripoll Navarro, *Trinidad: la otra llave de América. Descripción de la isla de Trinidad por Cosme de Churrua y la Expedición del Atlas de la América Septentrional (1792-1810)*, Caracas, Departamento de Asuntos Públicos de Lagoven, 1992; Jean Joseph Dauxion Lavaysse, *Viaje a las islas de Trinidad, Tobago, Margarita y diversas partes de Venezuela en la América meridional*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1967; Josefina Pérez Aparicio, *Pérdida de la isla de Trinidad*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1966.

⁵⁹⁶ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/125. Oficio de Cosme de Carranza para el excelentísimo señor don Juan de Longara sobre el canje en La Habana de los tenientes de fragata don Miguel Basabru y don Antonio Villavicencio, por un tercer teniente inglés y ocho marineros. Cartagena de Indias, 13 de enero de 1800.

guerra, el 21 de enero de 1800 quedó habilitado para tomar nuevamente las armas. No obstante, el comandante del Apostadero dejó pasar los días sin prestarle atención, por lo cual el teniente de fragata se dirigió nuevamente a él solicitándole que cumpliera la real orden.

El comandante Cosme Carranza, cuando atendió a Basabru decidió enviarlo a Santa Marta, por tierra, a relevar al teniente de fragata don Francisco de la Torre en el mando de la goleta “Nancy”.⁵⁹⁷ El oficial le comunicó al comandante que cumpliría su disposición, aunque aclarándole que según la real orden, debía regir uno de los guardacostas del Apostadero principal, los cuales allí se reputaban como mayores y estaban gobernados por oficiales de guerra. Y no como la “Nancy” a la cual lo querían asignar, y había sido dirigida por un capitán particular hasta entregársela al teniente de fragata de la Torre. Además, el marino argumentó ser el más antiguo de su grado, y no quería comandar a la “Nancy” por ser muy pequeña y de poquísima fuerza.

Basabru se enteró de la existencia de una real orden relativa a que los oficiales de su grado debían ser remplazados por los muchos años que tenían en Cartagena de Indias. Esta noticia lo estimuló a no desistir de su pretensión. Él mismo se consideró un sustituto de sus compañeros. Siguió exigiendo el mando de alguna de las embarcaciones del Apostadero, en especial del bergantín “Cartagenero” el cual estaban armando, por aquel entonces, y era considerado el guardacostas de mayor fuerza.

Debido a las constantes exigencias de Basabru su comandante general le contestó lo siguiente: La real orden que lo destinó a servir en los guardacostas de Cartagena de Indias no señalaba la clase ni nombre de la embarcación, por lo cual su solicitud no procedía. Ante la respuesta de su superior, el teniente de fragata manifestó que Carranza tenía un claro interés en favorecer a su compañero don Juan Vivero, quien llevaba entre

⁵⁹⁷ *Ibidem*. Oficio de Cosme de Carranza para Miguel Basabru. Informa que su petición de mandar un guardacostas del Apostadero era negada por haber llegado al Apostadero en calidad de prisionero de guerra. Cartagena de Indias, 1 de marzo de 1800. El oficial superior le argumentó “... que no se ha verificado por la calidad de prisionero de guerra con que vuestra merced se presentó en este destino...”

once y doce años allí y debía ser el primero en ser relevado. No obstante, siendo de su mismo grado pero más nuevo, tenía preferencia por tener doble parentesco con el líder del Apostadero, era su primo y cuñado.

Según Basabru los oficiales al mando de buenas embarcaciones tenían muchas posibilidades de tener éxito en sus misiones, como podía ser el comandante del bergantín “Cartagenero” que montaba diecinueve cañones y el de menor calibre era de ocho libras. Empero, a quien le correspondiera la goleta “Nancy”, la cual nunca había montado más de cuatro cañones del calibre de dos libras, trabajaría con una evidente desventaja.⁵⁹⁸

El oficial instigó tanto a su jefe militar que éste decidió castigarlo. Lo denunció a sus mandos superiores en la metrópoli, acusándolo de mal comportamiento.⁵⁹⁹ La respuesta de los altos mandos fue contundente: por orden de su majestad debía regresar Basabru a España en la primera ocasión surgida, quedando en ínterin privado del ejercicio de su empleo y a las órdenes del comandante más graduado de los guardacostas de Cartagena de Indias, con el fin de escarmentarlo por no respetar la voluntad y persona del comandante general del Apostadero don Cosme Carranza.⁶⁰⁰

Al igual que los virreyes y gobernadores, también los comandantes de los Apostaderos de América llevaban consigo a sus favoritos, a quienes solían asignarles puestos privilegiados, algunas veces guardados para personas de confianza. La Armada debía costear los gastos de traslado de los familiares cercanos, como eran las esposas, hijos, y en ocasiones otros

⁵⁹⁸ *Ibidem*. Oficio de Miguel de Basabru para el capitán y director general de la Real Armada. Informa sobre el problema de mando de un guardacostas que tiene con el comandante del Apostadero. Cartagena de Indias, 7 de marzo de 1800.

⁵⁹⁹ *Ibidem*. Oficio de Antonio Cornel para el director general de la Armada. Informa sobre la falta de comedimiento del teniente de fragata Miguel Basabru. San Ildefonso, 12 de agosto de 1800. “... a fin de que sirviendo a Basabru de corrección esta pena sea para los demás un ejemplo de que su majestad no disimulará las faltas de respeto y absoluta deferencia que ha de tener todo subalterno a su jefe.”

⁶⁰⁰ *Ibidem*. Oficio de Manuel Núñez para el excelentísimo señor don Antonio Cornel. Informa sobre el traslado a España del teniente de fragata don Miguel Basabru por haber irrespetado al comandante del Apostadero de Cartagena de Indias. Isla de León, 26 de agosto de 1800.

menos directos. También sí se daba el caso, a los sirvientes o esclavos.⁶⁰¹ Tanto la defensa naval como la terrestre cubrían estos requerimientos a sus oficiales.

El capitán de navío don Miguel de Irigoyen Faiba Hormaz, comandante de la Armadilla de Cartagena de Indias, el 1 de abril de 1803, desde la Isla de León, había hecho las solicitudes formales para que destinaran bajo sus órdenes, en su nuevo destino, al teniente de navío don Mariano Mendinueta, al alférez de fragata don José Echeverría, al primer cirujano don Antonio Muñoz, y al primer guardián Fernando Martínez. Los oficiales de su preferencia iban a ocupar mandos del Apostadero y de sus guardacostas.⁶⁰²

La fragata “Sabina”, bajo el mando del capitán de navío don Antonio Gastón y Navarrete, zarpó desde España con destino a Cartagena de Indias el 7 de junio de 1803, conduciendo al virrey de Santa Fe don Antonio Amat y al nuevo comandante del Apostadero capitán de navío don Miguel Antonio de Irigoyen.⁶⁰³ La “Sabina” fondeó el 29 de junio de 1803 en su destino. El comandante general Carranza, con fecha 4 de julio de 1803, le hizo entrega formal a su homólogo Irigoyen del mando de la Comandancia y guardacostas del Apostadero,⁶⁰⁴ con las formalidades señaladas por las *Ordenanzas Navales*. Carranza después de entregar el mando contó con un permiso para regresar a España, había decidido realizar el viaje en el bergantín de guerra “El Cazador”, que fue donde se

⁶⁰¹ Véase: Pablo Emilio Pérez Mallaina-Bueno y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987, pp. 23-28.

⁶⁰² AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/575. Oficio de Gabriel de Aristizábal para Domingo de Grandallana. Informa sobre la solicitud del capitán de navío Miguel Irigoyen, de que se le abonen los goces de mando en su transporte a Cartagena de Indias. Isla de León, 1 de abril de 1803.

⁶⁰³ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/475. Hoja de servicios del capitán de navío don Antonio Gastón y Navarrete, natural de la Isla de León. Sin lugar, 1829.

⁶⁰⁴ AGN, Milicias y Marina, 37. Oficio de don Miguel Antonio Irigoyen para don Antonio Amar. Informa que asumió el mando de los guardacostas. Cartagena de Indias, 4 de julio de 1803.

condujo la citada real orden, y tenía previsto dar la vela el 1 de agosto de 1803.⁶⁰⁵

Al comandante Irigoyen durante su gestión le tocó afrontar situaciones críticas. Además de las tentativas de ataques británicos también le correspondió enfrentarse, en sus comienzos, al delicado y confuso escenario generado posteriormente a las celebraciones de la jura de Fernando VII. Es decir, después de saberse en Cartagena de Indias que las tropas francesas de Napoleón habían invadido la Península Ibérica, y el nuevo rey fue obligado a abdicar para ser remplazado por José Bonaparte. En el Virreinato del Nuevo Reino de Granada, al igual que en muchos otros lugares, se creó una Junta para defender y apoyar al monarca depuesto. Hechos considerados antecedentes de los movimientos de las guerras de independencia emprendidos por la mayoría de los dominios españoles en América a partir del año 1810.⁶⁰⁶

4. El trabajo de los oficiales asignados al Apostadero de Cartagena de Indias

Eran mayoritariamente jóvenes de baja graduación, alféreces de fragata y navío, tenientes de fragata y de navío, que más o menos tenían entre unos veinte y treinta y cinco años de edad, lo cual no fue impedimento para poseer la suficiente experiencia, valentía y temple necesario a fin de ser eficientes comandantes de las embarcaciones

⁶⁰⁵ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/575. Oficio de Cosme de Carranza para el Príncipe de la Paz. Informa sobre la llegada del nuevo comandante Miguel de Irigoyen. Cartagena de Indias, 20 de julio de 1803.

⁶⁰⁶ Sobre la independencia del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, posteriormente llamado Colombia, existe una bibliografía abundante y diversa. Sin embargo, se recomienda ver: María Teresa Calderón y Clément Thibaud, *La majestad de los pueblos en la Nueva Granada y Venezuela. 1780-1832*, Bogotá, Universidad Externado de Colombia-Taurus, Colección Bicentenario, 2010; Rebecca A. Earle, *Spain and the independence of Colombia: 1810-1825*, Exeter, University of Exeter Press, 2000; Rafael Gómez Hoyos, *La independencia de Colombia*, Madrid, Mapfre, 1992; John R. Fisher, Allan J. Kuethe and Anthony McFarlane, *Reform and insurrection in Bourbon New Granada and Peru*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1990; Germán Colmenares, *La independencia: Ensayos de historia social*, Bogotá, Colcultura. Instituto Colombiano de Cultura, 1986; y Eduardo Pérez O., *La guerra irregular en la independencia de la Nueva Granada y Venezuela, 1810-1830*, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 1982.

guardacostas, consideradas “*fuerzas sutiles*”⁶⁰⁷ fundamentales para mantener la integridad de los territorios americanos y luchar contra el contrabando.⁶⁰⁸ Al mismo tiempo que los jóvenes, también hubo un grupo minoritario de oficiales de mayor graduación, como eran capitanes de fragata y navío, quienes además de ocupar el cargo de comandantes del Apostadero, igualmente lo eran del Arsenal existente allí o de una comisión concreta, como fue la de Joaquín Francisco Fidalgo relativa a la formación del *Atlas Marítimo de la América Septentrional*.

El origen geográfico de los oficiales y pilotos⁶⁰⁹ de la Real Armada Española, que tenían plaza en Cartagena de Indias, era diverso, a saber: Aguilar de la Frontera en Córdoba, Betanzos en Galicia, Buenos Aires, Cádiz, Cartagena de Indias, Cartagena de Levante, Cercido en Galicia, Corella en Navarra, La Coruña, Isla de León en Cádiz, Jerez de la Frontera, Leso en Vizcaya, Málaga, Montilla en Córdoba, Oviedo, Rambla, Ronda en Málaga, Sanlúcar de Barrameda en Cádiz, San Sebastián, Santa Olalla en Santander, Sevilla, Urgel en Cataluña y Villa de Villalmóndar en Castilla la Vieja, entre otros.

⁶⁰⁷ “Su naturaleza sutil proviene de la facilidad con que estas embarcaciones se meten por cualquier sitio, por difícil que sea el paraje, para atacar por sorpresa, especialmente de noche, a las unidades mayores del enemigo o a sus plazas. Su poco calado les permite acercarse a la costa y, ello, unido a su pequeño tamaño, posibilita que pasen inadvertidas. Su capacidad de atacar la costa adversaria obliga al enemigo a guarnecerla por completo, con la servidumbre que eso conlleva: la de reducir sus masas de maniobra de combate.” José Antonio Ocampo, “Apuntes para un estudio de las fuerzas navales sutiles españolas (ss. XVIII y XIX)” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2009, nº 104, p. 7.

⁶⁰⁸ “Los guardacostas han sido la escuela de la oficialidad subalterna, pues siendo balandras, goletas y otros buques menores los apropiados para aquel servicio, obtienen estos mandos aún los alférez de navío y fragata, habilitándose desde tan temprano en el ejercicio de comisiones delicadas, batiéndose frecuentemente en la más profunda paz, y sosteniendo acciones obstinadas con las embarcaciones del trato ilícito y dejando en todos tiempos bien puesto el honor de las armas del rey.” AGM, Guardacostas, 1178. Borrador para Domingo de Grandallana. Informa sobre la conveniencia de que los oficiales de la Real Armada se encarguen de los guardacostas de Cartagena de Indias. Aranjuez, 13 de mayo de 1802.

⁶⁰⁹ “Los pilotos que estudiaban en la Península tenían una formación bastante rigurosa, recibían instrucciones en cuatro cursos con variadas materias, inclusive en alguna oportunidad, estudiaban hasta economía política, comercio, etc. Las Escuelas de Hidrografía departamentales, el Seminario de San Telmo entre otras, eran los centros de formación por excelencia. Algunos oficiales dudaban del bagaje teórico de los pilotos, pero si tenían que admitir sus superiores conocimientos, experiencia y capacidad para llevar con éxito un buque de guerra sin encallarlo.” Jairo A. Bracho Palma, *La defensa marítima en la Capitanía General de Venezuela*, Caracas, Instituto Nacional de Espacios Acuáticos e Insulares, 2005, p. 378.

El trabajo que desempeñaron los jóvenes oficiales en Cartagena de Indias para defender sus costas y territorio, desde su llegada el 7 de enero de 1789 en la fragata “Santa Agueda”, comandada por el capitán de navío don Juan Gastelu,⁶¹⁰ fundamentalmente consistió en gestionar el Apostadero que a inicios del siglo XIX contó con una Comandancia General, Arsenal, Almacén, Subinspección y Comandancia de Ingenieros, Comandancia de Matrícula, Capitanía de Puerto y la escuadra de guardacostas.

Los oficiales, bajo el mando de su comandante general, además de realizar el trabajo administrativo, se encargaron fundamentalmente de comandar los guardacostas asignados, con los cuales realizaban los cruceros, comisiones y convoyes, escoltando barcos cargados de mercancías o dinero. Aunque la principal misión de los bajeles del resguardo era la vigilancia de las costas del Virreinato, en ocasiones también fueron usados como transportes de tropas, de caudales (situado), alimentos, maderas, armas, mercancías o incluso de materiales de construcción como podían ser ladrillos para la reparación de alguna fortificación. Hubo ocasiones en las que los oficiales fueron delegados a trasladar pliegos del real servicio a otros Apostaderos, como por ejemplo al de Cuba. Igualmente, se dieron diversos casos en que los oficiales tuvieron encomendada la misión de realizar expediciones armadas a sitios hostiles, levantar mapas y trabajos hidrográficos.

Además del trabajo cumplido por los oficiales a bordo de los guardacostas, también el sistema requería de una serie de labores en Tierra Firme. En el Apostadero existía un almacén administrado y dirigido por un marino, encargado de suministrarle a los barcos todo lo necesario para su operatividad, como eran alimentos y bebidas, lonas, cuerdas para los aparejos, clavos, maderas, betunes, estopas y cebos, entre muchos otros

⁶¹⁰ AGM, Consignaciones, 7201. Oficio de Joaquín Cañaveral para Antonio Valdés. Informa sobre el acuerdo de la Junta de Marina referente a mantener con el presupuesto de los guardacostas de Cartagena de Indias los de Santa Marta y Río Hacha, además de pagar la deuda de la Marina contraída desde la llegada de la fragata “Santa Agueda”. Cartagena de Indias, 31 de mayo de 1790.

productos obligatorios. Asimismo contaba con un Arsenal,⁶¹¹ que era un establecimiento industrial importante, de avanzada y gran complejidad tecnológica, con una concentración de fuerza de trabajo cualificada, numerosa y variada. El objetivo de éste era fabricar, mantener y reparar los barcos utilizados por la Marina de Guerra, sobre la cual descansaba una parte importante del poder del Estado. No se debe olvidar que los buques eran el único medio de comunicación y dominio de los territorios y mercados de ultramar.⁶¹²

Los oficiales igualmente dirigieron el servicio de policía que existía en el puerto para garantizar el orden, evitar robos y sobre todo posibles actos de contrabando. Además de las labores administrativas, de cuentas, compras, organización del archivo de la Comandancia, pago de sueldos, y la solución de problemas burocráticos o conflictos de competencia, a los Apostaderos, en el año 1802, se les sumaron las tareas de prestar el servicio de correos marítimos, asumir la Matrícula de Mar y cumplir la función de juez de montes.

A través del análisis de diversas hojas de servicios de los oficiales de la Real Armada, asignados al Apostadero de Cartagena de Indias, se obtendrá una visión precisa del trabajo realizado por cada uno de ellos. Se comenzará por don Antonio de la Torre y Puebla, quien había nacido en Igollo de Camargo en Santander. Siendo teniente de navío salió desde Ferrol para Cartagena de Indias, lugar donde desembarcó el 11 de febrero de 1789.

⁶¹¹ “Un arsenal de marina es, en general, un lugar cerrado, situado, por lo común, en lo mas abrigado y defendido de un puerto de mar, en cuyo espacio se construyen y se carenan, se arman, desarman y conservan los buques de guerra del Estado, conteniendo, ademas, los obradores, laboratorios y almacenes para fabricar y guardar los utensilios máquinas y pertrechos que á aquellos se destinan.

Se deja entender que una rada segura y un buen puerto, son las condiciones principales que determinan la elección del punto adecuado para situar en él un arsenal marítimo.” Jorge Lasso de la Vega, *La Marina Real de España a fines del siglo XVIII y principios del XIX. Memorias de familia, tipos, escenas y cuadros de costumbres, apuntes y materiales para la historia de la Marina Española*, Madrid, Imprenta de la viuda de Calero, 1856, t. I, p. 71.

⁶¹² Juan Torrejón Chaves, “Estructura y organización de la producción en los Arsenales de la Marina española del siglo XVIII” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2001, nº 74, p. 55.

En el Apostadero fue nombrado comandante de la balandra “Covadonga”, con la que ejecutó el corso sobre las costas de Cartagena de Indias hasta el 1 de junio de 1789, cuando se le designó comandante de la goleta “Liebre”, con la comisión de viajar al Chocó. Lo designaron comandante del balaux “Tamaturgo”, el 1 de noviembre de 1789, con el que realizó viajes a Portobelo, Darién, Río Hacha, y corso sobre aquellas costas, además de una navegación a Filadelfia, desde donde regresó a Cartagena de Indias, para salir pronto en otra misión a La Habana. Finalmente concluyó su servicio en Cartagena de Indias el 15 de febrero de 1794 y fue trasladado a Ferrol en la Urca “Librada”, mandada por don José de la Encina.⁶¹³

El oficial don Juan Bautista Topete, en marzo de 1803, zarpó en el bergantín “Descubridor” que llevaba la correspondencia para costa firme y La Habana. En este último destino se transbordó a la corbeta “Ardilla”, fragata “Flora” y corbeta “Diligente”, con las que hizo dos viajes a Puerto Rico llevando el situado. En su regreso a La Habana pasó al bergantín “Cartagenero”, volvió a Puerto Rico y desde allí a Cartagena de Indias, de donde dependía dicho guardacostas. En este puerto se trasladó a la goleta “Nancy” e hizo dos campañas a la costa guajira, con el objetivo de impedir el comercio clandestino. En la goleta “Mercedes” ejecutó igual comisión hasta el 23 de abril de 1805, cuando lo destinaron a la goleta “Carmen” para patrullar la costa de Darién.

El oficial volvió a la goleta “Mercedes” el 4 de junio siguiente, y efectuó con ella dos cruceros de noventa días sobre la costa del Cabo Gracias a Dios. Además, realizó muchas salidas mandando las cañoneras números 2 y 6 para proteger y convoyar las embarcaciones encargadas de llevar víveres a Cartagena de Indias, habiendo sostenido distintas acciones contra las fragatas y otros buques ingleses que bloqueaban aquellos

⁶¹³ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/1210. Relación de servicios del teniente de navío don Antonio de la Torre y Puebla. Ferrol, 16 de octubre de 1793.

mares.⁶¹⁴ Tomó el mando de la misma goleta “Mercedes” el 26 de junio de 1806, e hizo con ella dos campañas a la costa de Portobelo. Se le encargó interinamente la Capitanía de Puerto y Comandancia de Matrícula de Cartagena de Indias, cuando desembarcó el 11 de noviembre siguiente hasta el 9 de enero de 1807, en que fue embarcado en la goleta de transporte “Piedad”. Por haber naufragado en las inmediaciones de La Habana, le fue ordenado el 12 de febrero siguiente pasar a la Península por la vía de los Estados Unidos, presentándose en Cádiz el 7 de junio de 1807. Allí fue destinado como ayudante de Arsenales hasta el 4 de mayo de 1808.⁶¹⁵

Otro caso fue el del teniente de navío don Adrián Marquecho y Martínez, quien había nacido en Cartagena de Indias y fue destinado a ese Apostadero a principios de 1800. Mandó cinco meses interinamente la balandra “San José”, navegó de segundo en las balandras “Covadonga” y “Cartagenera”, habiendo ejercido también las funciones de ayudante secretario y capitán interino, arreglando las listas de las subdelegaciones cuando se separaron de los jefes políticos.

Don Adrián Marquecho y Martínez fue apresado sobre el Cabo de Finisterre por la fragata inglesa la “Diamante” el 27 de diciembre de 1800, siendo trasladado a Plimuta, desde donde, bajo palabra de honor, se trasladó al Departamento de Ferrol. Su majestad le permitió el 21 de abril de 1806 volver a Cartagena de Indias para ser empleado como prisionero, y el 4 de julio del mismo año se presentó en San Fernando, donde el 7 de septiembre se le destinó a ayudante del Arsenal hasta que el 20 de febrero de 1807 recibió pasaporte para trasladarse otra vez a Cartagena de Indias, zarpando hacia allí el primero de marzo en la goleta particular la “Emprendedora”, a su llegada sirvió como ayudante del subinspector de pertrechos.

⁶¹⁴ El tema referente a los diversos combates que protagonizaron los oficiales de la Real Armada, se analizara ampliamente en el último capítulo de esta tesis doctoral.

⁶¹⁵ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/1207. Hoja de servicios del jefe de escuadra don Juan Bautista Topete, natural de Cartagena de Levante. Madrid, 31 de diciembre de 1846.

Al teniente de navío se le confirió el mando interino de la goleta “Postillón” el 6 de diciembre de 1808, desempeñándolo a satisfacción del comandante general. Luego comandó la lancha cañonera número uno y posteriormente quedó de segundo de la “Aragonesa”, hasta el 9 de noviembre de 1809 cuando fue electo ayudante de aquella Subinspección. Salió con pasaporte concedido por el comandante general para trasladarse a España el 11 de octubre de 1810.

Posteriormente don Adrián Marquecho y Martínez regresó a Cartagena de Indias, donde condujo a Santa Marta al capitán general don Francisco Montalbo con socorros considerables de pólvora, artillería, fusilería y municiones, pasando después a dejar tabaco a Lima y Portobelo. Acompañó la expedición formada allí con nuevos socorros para la plaza de Santa Marta, contribuyendo al buen éxito del combate del 9 de septiembre de 1813 a la vista de su puerto, logrando introducir los socorros de que dependía aquella plaza, y escarmentar a las fuerzas navales insurgentes de la ciudad amurallada.⁶¹⁶

Los oficiales también supervisaron y participaron en el trabajo generado por el pequeño astillero⁶¹⁷ del Apostadero de Cartagena de Indias, empleado principalmente para hacer reparaciones y mantenimiento a las embarcaciones del resguardo. No obstante, también hay constancia de la construcción de una serie de barcos de pequeño y mediano porte como

⁶¹⁶ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/812. Hoja de servicios del teniente de navío don Adrián Marquecho y Martínez, natural de Cartagena de Indias. San Fernando, 10 de julio de 1817.

⁶¹⁷ Miguel Jordán Reyes, *La deforestación de la isla de Cuba durante la dominación española. (1492-1898)*, Madrid, Tesis doctoral presentada en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Montes de la Universidad Politécnica de Madrid, 2006, p. 69. “En América existían muy buenos astilleros, sobresalieron los de La Habana, Campeche, Veracruz, Panamá, Cartagena, Maracaibo y Guayaquil en el XVII. Pero fue a lo largo del siglo XVIII cuando los astilleros de la capital cubana se convirtieron en uno de los más importantes para la fabricación de navíos de guerra, siendo así que en 1713 fue elegido por Tinajero para realizar los proyectos de Gaztaneta.

Los primeros astilleros americanos nacieron casi espontáneamente en los lugares propicios para efectuar las operaciones más frecuentes y sencillas como la carena.

La proximidad de bosques con abundancia de árboles altos, robustos, y de maderas selectas era una condición imprescindible para instalar los astilleros, pero no la única, ya que la existencia de ríos por los que transportar los troncos, y la existencia de mano de obra abundante y barata eran factores decisivos a la hora de elegir el emplazamiento.”

lanchas cañoneras, bergantines y goletas.⁶¹⁸ Las maderas y útiles necesarios para esa tarea constructiva, eran traídas generalmente en los guardacostas desde los bosques de los alrededores del río Chocó.⁶¹⁹

Se sabe que debido a la “*Expedición del Darién*” en 1784 surgió la necesidad de comprar, fletar y construir en Cartagena de Indias, por orden del arzobispo virrey, algunas goletas necesarias para la conducción de víveres, pertrechos, municiones y transporte de tropas para la conquista de los indios de aquella zona.⁶²⁰ Asimismo, una Junta de Guerra le propuso al virrey del Nuevo Reino de Granada en 1798 la construcción de seis lanchas cañoneras de ataque. Aunque serían asignadas a la Comandancia del Apostadero, no fueron financiadas por ellos, sino por la Real Hacienda.⁶²¹ El comandante general, capitán de navío Cosme de Carranza y Vivero, durante su gestión que duró desde el 25 de febrero de 1799 hasta 13 de enero de 1804,⁶²² logró construir y armar las citadas embarcaciones con artillería del calibre de veinticuatro libras.

Por otro lado, a mediados del siglo XVIII la Real Armada Española se transformó en un importante medio para el estudio y difusión de la ciencia. Las reformas aplicadas a la institución militar la convirtieron en una de las principales puntas de lanza de la Ilustración. Además de seguir cumpliendo con su misión militar de defensa del imperio, mantenimiento de las vías de comunicación marítima y lucha contra el fraude fiscal, también la Marina de Guerra se encargó de instruir a su cuerpo de oficiales con los más modernos conocimientos e instrumentos de navegación de

⁶¹⁸ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/248. Hoja de servicios del capitán de navío Don Manuel del Castillo y Armenta, natural de Sevilla. Cádiz, 29 de agosto de 1819; y AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/237. Informe del capitán de navío Cosme de Carranza para Vuestra Alteza. Solicita su ascenso militar. Ayamonte, 14 de junio de 1811.

⁶¹⁹ AGM, Pilotos, 3389/37. Diversas certificados de recomendaciones concedidas al piloto don Miguel Andrés Patiño para que las emplee donde y cuando le parezca oportuno. Entre las diversas comisiones que ejecutó se señala la de transportar maderas para el Arsenal. Cartagena de Indias, 4 de julio de 1809.

⁶²⁰ AGI, Santa Fe, 1092. Documento amplio que trata sobre los caudales necesarios para la subsistencia de los guardacostas de Cartagena de Indias. Santa Fe, 19 de abril de 1796.

⁶²¹ AGS, Secretaría de Guerra, 7245, Expediente 22. Oficio de Juan de Lángara para Juan Manuel Álvarez. Informa sobre la construcción de seis lanchas cañoneras de ataque. Palacio, 10 de julio de 1798.

⁶²² AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/237. Hoja de servicios del brigadier Cosme de Carranza y Vivero. San Fernando, 31 de julio de 1816.

aquel entonces, influyendo directamente en la mejora de las rutas.⁶²³ Estos avances eran casi imposible que lo hubieran digerido y sacado provecho los aventureros e incluso muchos de los diestros corsarios americanos que no poseían ninguna formación académica.

Entre los oficiales considerados ilustrados que prestaron sus servicios en Cartagena de Indias se encontraba el ya citado capitán de fragata don Francisco Fidalgo, quien era natural de Urgel, Lérida. Este militar tenía cincuenta y ocho años de edad en 1791 y estaba soltero, cuando por real orden del 7 de noviembre de ese mismo período, fue nombrado comandante de los bergantines “Empresa”⁶²⁴ y “Alerta” con la misión de realizar una Expedición Hidrográfica de la América Septentrional.⁶²⁵ El mes de junio de 1792 dio inicio a su trabajo,⁶²⁶ que se extendió desde la isla de Trinidad hasta el río de Chagras, es decir, todas las costas de las provincias de: Cumaná, Nueva Barcelona, Caracas, Maracaibo, Río Hacha, Santa Marta, Cartagena de Indias, Darién,

⁶²³ Francisco José González González, *Instrumentos científicos del observatorio de San Fernando (siglos XVIII, XIX, y XX)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1995, p. 12. “Todas estas medidas de reactivación fueron completadas, como ya vimos con anterioridad, con la adquisición de libros e instrumentos científicos y con la creación de un observatorio astronómico anexo a la Academia, el Real Observatorio de Cádiz, en el que los oficiales más adelantados pudiesen completar con observaciones los conocimientos teóricos de astronomía impartidos en el centro. Al cabo de unos años, el observatorio terminaría convirtiéndose en una de las instituciones científicas más características de la Ilustración española. Parece evidente, pues, que medidas como la creación del Observatorio y la reforma de los planes de estudio, transformaron a la Academia de Guardia Marinas en un centro de enseñanza especializado y en un foco de difusión de la ciencia, con el objetivo primordial de proporcionar al Estado y a la Marina personal capacitado para tomar las riendas de los proyectos científicos y técnicos de la segunda parte del dieciocho.”

⁶²⁴ La vida útil de este barco duró hasta 1804, cuando fue dado de baja por considerarse inservible. AGN, Cuerpo General de Oficiales, 620/248. Hoja de servicios del capitán de navío don Manuel del Castillo y Armenta, natural de Sevilla. Cádiz, 29 de agosto de 1819.

⁶²⁵ “La necesidad de publicar un atlas de las costas de América Septentrional llevó a la Dirección de Hidrografía a impulsar una campaña hidrográfica destinada a cartografiar las costas americanas. Fueron organizadas dos divisiones con dos bergantines cada una. La primera de ellas, formada por los bergantines Descubridor y Vigilante, a las órdenes de Cosme de Churrua, se dedicó al levantamiento de las costas de las Antillas de Barlovento. La segunda división, con los bergantines Empresa y Alerta, al mando de Joaquín Francisco Fidalgo, trabajó en la cartografía de las Antillas de Sotavento y las costas de Tierra Firme y Venezuela.” Francisco José González González, *Instrumentos...*, p. 15.

⁶²⁶ Su expedición estuvo promovida y financiada por el rey Carlos IV, quien le asignó dos bergantines con una dotación de sesenta y dos hombres. Joaquín Francisco Fidalgo, *Notas de la expedición Fidalgo (1790-1805)*, Bogotá, Gobernación de Bolívar, Instituto Internacional de Estudios del Caribe, 1999, p. 15.

Portobelo, Panamá y las islas adyacentes de las costas, bajos, arrecifes y sondas.

Además de este trabajo, como se había señalado anteriormente, también ocupó interinamente la Comandancia del Apostadero de Cartagena de Indias, el cual usaba como su centro de operaciones,⁶²⁷ durante dos años y siete meses sin que esto haya interferido en la creación del Atlas. Fidalgo logró concluir su misión a satisfacción de su majestad, y de Cartagena de Indias pasó a La Habana, desde donde regresó a Cádiz el 9 de mayo de 1810 en el bergantín “Alerta” más los navíos “Ana” y “Algeciras”, que le había sido encargados para escoltar un convoy.⁶²⁸

Varios oficiales acompañaron a Fidalgo en sus trabajos científicos, entre los que destacan don Manuel del Castillo Armenta, don Rafael Castillo y Rada, don Torcuato Piedrola, don Sebastián Páez de la Cadena y don Rafael Santibáñez. El capitán de fragata don Manuel del Castillo Armenta, quien era nativo de Sevilla, en noviembre de 1791 fue nombrado comandante del bergantín “Alerta”, uno de los cuatro que se construyeron en Cartagena de Indias para la ratificación del *Atlas Marítimo de la América Septentrional*. Después de haber conducido los bergantines a Cádiz, zarpó el 5 de junio de 1792 para verificar la exactitud del *Atlas*.⁶²⁹ El teniente de navío don Sebastián Páez de la Cadena, natural de Sanlúcar de Barrameda, también había pasado el 1 de enero de 1792 al bergantín “Alerta”.⁶³⁰

Durante los dieciocho años requeridos por la comisión, el capitán de fragata Castillo verificó la mayor parte del trabajo. Cuando la tarea se

⁶²⁷ “La Expedición Fidalgo tuvo lugar en nuestras costas y contó con Cartagena como su base de operaciones desde 1794 hasta 1810. Fue dirigida por el capitán de fragata don Joaquín Francisco Fidalgo, quien, en compañía del célebre capitán Cosme Damián Churruca -posterior héroe de la batalla de Trafalgar-, fue asignado a la región del mar Caribe por la Corona española, con el fin de delinear el atlas de costas e islas de esta porción del reino del siglo XVIII.” Alberto Gómez Gutiérrez, *Al Cabo de las Velas. Expediciones científicas en Colombia siglos XVIII, XIX y XX*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1998, p. 28.

⁶²⁸ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/415. Hoja de servicios del brigadier Joaquín Francisco Fidalgo, natural de Urgel. San Fernando, 31 de julio de 1816

⁶²⁹ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/248. Hoja de servicios del capitán de navío don Manuel del Castillo y Armenta, natural de Sevilla. Cádiz, 29 de agosto de 1819.

⁶³⁰ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/875. Hoja de servicios del capitán de fragata don Sebastián Páez de la Cadena, natural de Sanlúcar de Barrameda. Madrid, 12 de octubre de 1841.

paralizó en 1798 debido a la guerra declarada (1796-1802) por el rey de España a Gran Bretaña, el oficial le propuso al comandante interino Fidalgo pedirle a los jefes británicos de Jamaica un salvoconducto que les permitiera seguir la expedición por las costas del continente con su bergantín y un guardacostas, ambos artillados únicamente con las armas necesarias para defenderse de los indios bravos. Aprobada la propuesta por Fidalgo, el sevillano logró convencer a los mandos navales británicos de Jamaica de que le facilitaran los pasaportes necesarios para continuar el trabajo desde el Golfo de Maracaibo hasta Chagres, y después, entre 1803 y 1804, realizar los de la travesía de Cartagena de Indias a la isla de Cuba. Manuel del Castillo Armenta también regresó con Fidalgo a Cádiz en el “Alerta”.⁶³¹

El alférez de fragata, don Rafael Castillo y Rada, oriundo de Cartagena de Indias,⁶³² el 1 de agosto de 1803 se embarcó a petición propia en el bergantín “Príncipe de la Paz”, que lo transportó de La Coruña a Puerto Rico, desde donde continuó su viaje en la urca “Brújula” hasta su ciudad natal, a donde llegó el 2 de noviembre de 1803. Según la real orden expedida el 27 de julio de 1803, su trabajo consistiría en prestar sus servicios en los guardacostas del Apostadero. Empero, una vez en su destino fue embarcado de dotación en el bergantín “Alerta”, allí estuvo reconociendo bajos y levantando planos de toda la costa firme hasta noviembre de 1806. Seguidamente, fue asignado a la goleta “Carmen” hasta que en 1807 se le dio la orden de embarcarse en la goleta “Mercedes”.⁶³³

El teniente de fragata malagueño don Torcuato Piedrola, cuando llegó a Cádiz, fue asignado a la urca “Redentora”, en la cual zarpó hacia Cartagena de Indias conduciendo pertrechos navales para su

⁶³¹ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/248. Hoja de servicios...

⁶³² AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/249. Oficio de Francisco Gil para el excelentísimo señor don Domingo de Grandallana. Informa sobre una instancia que hizo el alférez de fragata don Rafael de Castillo y Rada pidiendo que lo destinaran a Cartagena de Indias. Madrid, 19 de junio de 1803.

⁶³³ *Ibidem*. Hoja de servicio del alférez de fragata don Rafael Castillo y Rada, natural de Cartagena de Indias. Sin lugar, 1807.

Apostadero.⁶³⁴ Una vez estando en el puerto caribeño pasó a servir en la goleta “San Gregorio Taumaturgo”, donde además de hacer el corso, también realizó comisiones en la costa firme, islas de Jamaica, Santo Domingo y Cuba. El comandante general le concedió el mando de la goleta expresada el 29 de julio de 1796, para ejecutar diversas comisiones y cruceros en las costas de Tierra Firme.

Torcuato Piedrola el 12 de septiembre de 1803 se transbordó al bergantín “Alerta”, encargando en aquel momento de la rectificación del *Atlas Marítimo de la América Septentrional*. En esta comisión permaneció hasta la suspensión de los trabajos hidrográficos debido a la guerra con los ingleses, por lo cual pasó interinamente a las órdenes del comandante general don Miguel Antonio de Irigoyen, quien lo asignó a dirigir la Mayoría y Secretaría del Apostadero. Durante ese período también obtuvo el mando de varias divisiones y lanchas cañoneras, hasta que a principios de 1810 volvió a embarcarse en el bergantín “Alerta”, en el cual salió para La Habana y de allí a Cádiz.⁶³⁵

Por último, el oficial gaditano don Rafael Santibáñez, el 11 de mayo de 1803 fue destinado por real orden a laborar en la Comisión Hidrográfica del capitán de navío Fidalgo, con el objetivo de ayudar a acelerar los trabajos. Salió de España para Cartagena de Indias en la fragata “Sabina” el 2 de junio de 1803 y llegó a su destino el 29 de junio del mismo año. Su labor consistió en cumplir encargos de astronomía práctica, geodesia y parte gráfica de dibujos. También navegó en las operaciones para levantar planos del puerto principal de Cartagena de Indias, los de Jamaica, Placer de la Víbora, Bajos de Roncador, Serrana, Serranilla, Quita Sueños, Las Ranas, Isla Sola, Cayos de Pedro, Bajo Nuevo, islas de San Andrés, Catalina, Mangle Grande y Chico. Asimismo, rectificó las posiciones de Isla Fuerte, las del Rosario y San Bernardo,

⁶³⁴ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/934. Relación de servicios del capitán de fragata don Torcuato Piedrola, natural de Málaga. Sin lugar, 1798.

⁶³⁵ *Ibidem*. Hoja de servicios del capitán de fragata don Torcuato Piedrola, natural de Málaga. Sin lugar, 1820.

Bajo del Negrillo, Santa Marta y Río Hacha. Además de los trabajos científicos, Santibáñez defendió las costas de Cartagena de Indias de muchos ataques perpetrados por los ingleses con “*fuerzas sutiles*” durante la guerra de 1804. Concluida la comisión, regresó a Cádiz en el bergantín “Alerta” en mayo de 1810.⁶³⁶

Aunque el mar era el lugar de trabajo donde más se exponían los oficiales de la Real Armada a situaciones embarazosas, también estando desembarcados podían verse inmiscuidos en problemas personales o legales. Un caso representativo fue el del teniente de fragata don Torcuato Piedrola, que llegó a verse inmerso en un proceso judicial por el cual resultó arrestado. El problema se originó el 17 de enero de 1797 a las siete y media de la mañana, cuando se hallaba en la puerta del cuarto del oficial de guardia del muelle, donde también se encontraba el cadete del Regimiento Fijo don Carlos Castillo, más otros individuos militares. En la conversación hablaron sobre la caza que los guardacostas intentaron dar a una goleta sospechosa indicada por el vigía del Apostadero, la cual no pudieron capturar.

Posteriormente, mientras el teniente de fragata se encontraba hablando de otros temas, el cadete interrumpió la conversación expresando que los guardacostas no pudieron apresar la goleta inglesa y unos corsarios franceses sí lo lograron. Las palabras resultaron insultantes para Piedrola, pero solamente las tomó con desprecio porque eran emitidas por un muchacho, a quien frecuentaba tratar con familiaridad, por ser sobrino de don Manuel de Hoyos, en cuya casa solía comer con ellos. Señalándole ser muy joven para intervenir en tales conversaciones, siguió hablando con el alférez del mismo regimiento don Antonio Fuminalla sobre otros temas, pero Castillo volvió a interrumpir el dialogo afirmando que los oficiales de los guardacostas habían estado huyendo de otras goletas.

⁶³⁶ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/1142. Hoja de servicios del capitán de fragata don Rafael Santibáñez, natural de Cádiz. San Fernando, agosto de 1821.

Ante el repetido insulto del cadete, Piedrola, por la confianza señalada, lo intimidó con un bejuquillo que llevaba en la mano dándole en el sombrero algunos golpecillos, ante el hecho el cadete se retiró del sitio sin manifestar ningún agravio, tomándose como un juego. No obstante, para desgracia del teniente de fragata, el mozo lo denunció por tal hecho.⁶³⁷ Como era de esperar, los compañeros de armas del teniente de navío se solidarizaron con él; tal fue el caso del teniente de navío don Pedro de Quevedo, quien le manifestó al comandante general del Apostadero también sentirse ofendido por los agravios vertidos por el cadete Castillo, porque la balandra “Covadonga” y la goleta “Taumaturgo”, que salieron a perseguir a la goleta inglesa estaban bajo sus órdenes.⁶³⁸

El comandante general Joaquín Francisco Fidalgo intentó poner fin al proceso legal solicitando ayuda al virrey Mendinueta. Le sugirió cortar el asunto por los medios más convenientes para el bien del decoro del oficial y cadete.⁶³⁹ El representante del rey se dirigió al gobernador de Cartagena de Indias, quien no le tenía ningún aprecio a los oficiales de la Real Armada, para ver si se podía solventar el problema, pero la respuesta como era de esperar fue negativa. Señaló que él no tenía arbitrios para cortar el adelantado asunto de la causa relativa a “*los palos*” dados por el teniente de fragata don Torcuato Piedrola al cadete don Carlos del Castillo,

⁶³⁷ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/934. Oficio de Torcuato Piedrola para don Joaquín Francisco Fidalgo. Informa sobre la causa seguida contra él por el cadete don Carlos del Castillo por haberle dado unos palazos. Cartagena de Indias, 19 de enero de 1797.

⁶³⁸ *Ibidem*. Oficio de Pedro de Quevedo para don Joaquín Francisco Fidalgo. Informa sobre la causa seguida al teniente de fragata Torcuato Piedrola por el cadete don Carlos del Castillo por darle unos palazos. Cartagena de Indias, 19 de enero de 1797. Al respecto el oficial señaló: “que mi honor está en opinión diametralmente opuestas a la integridad, celo y demás circunstancias con que he procurado servir a Su Majestad sin omitir exponer mi vida cuando el caso lo ha pedido. No me hubieran causado tanto sentimiento la conversación y lance ocurrido, si pudiera convencerme a creer tenía su origen primario en el expresado don Carlos Castillo; pues en este caso lo atribuiría a efecto de poca reflexión natural de los cortos años, pero lejos de imaginarlo así, me persuado sea dimanado de conversaciones anteriores de otros sujetos, de todos modos lo pongo en noticia de Vuestra Merced para que, como jefe haga presente al excelentísimo señor virrey del reino lo ocurrido, a fin de que conciliando un medio que ponga a cubierto mi honor, determine lo conveniente, y no hallando este, se sirva Vuestra Merced elevarlo a la superioridad donde Su Majestad resuelva.”

⁶³⁹ *Ibidem*. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para el excelentísimo señor Pedro Mendinueta. Informa sobre la causa seguida al teniente de fragata Torcuato Piedrola por el cadete don Carlos del Castillo por darle unos palazos. Cartagena de Indias, 19 de enero de 1797.

más lo informado por el comandante del injuriado, como lo pretendía el comandante de Marina.⁶⁴⁰ Como consecuencia de los argumentos el máximo mandatario terminó diciendo que continuaran con las diligencias efectuadas hasta dejarlas en estado de determinarse.⁶⁴¹

Fidalgo después de agotar las suplicas locales, siendo consiente de la guerra de España contra Inglaterra, y de la imposibilidad de reemplazar al oficial imputado, el cual además era comandante de un guardacostas, decidió acudir a instancias superiores. En su lucha para evitar llegar a términos judiciales, sabiendo que tenía en contra al gobernador y el virrey no iba a ayudarlo, su opción más inmediata fue solicitarle ayuda al excelentísimo don Pedro Varela de Ulloa, que era secretario de Estado y del Despacho de Hacienda de España e Indias, superintendente general y encargado interinamente del Despacho de Marina.

Fidalgo aprovechó la ocasión para decirle a Varela que el problema de Piedrola era una consecuencia del mal modo del gobernador de Cartagena de Indias referirse a la Real Armada, de cuya aptitud ya había dado parte en oportunidades pasadas. En su empeño de humillar a la institución aprovechaba todas las ocasiones favorables para ello. Por tales circunstancias le rogó tomar bajo su protección al oficial, con el objetivo de que el rey lo absolviera en el caso de haberse excedido motivado por su fervoroso pundonor.⁶⁴² Al parecer la poderosa ayuda de Varela puso fin al inconveniente, porque en el mes de marzo de 1798 el marino se encontraba nuevamente como comandante de la goleta “Taumaturgo” realizando sus labores regulares.⁶⁴³

⁶⁴⁰ *Ibidem*. Oficio de Anastasio Cejudo para el virrey. Informa sobre la causa seguida al teniente de fragata Torcuato Piedrola por el cadete don Carlos del Castillo por darle unos palazos. Cartagena de Indias, 26 de enero de 1797.

⁶⁴¹ *Ibidem*. Oficio de Pedro Mendieta para el gobernador de Cartagena de Indias. Informa sobre la causa seguida al teniente de fragata Torcuato Piedrola por el cadete don Carlos del Castillo por darle unos palazos. Cartagena de Indias, 27 de enero de 1797.

⁶⁴² *Ibidem*. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para el excelentísimo señor Pedro Varela y Ulloa. Informa sobre el arresto del teniente de fragata don Torcuato Piedrola. Cartagena de Indias, 31 de enero de 1797.

⁶⁴³ *Ibidem*. Relación de servicios del capitán de fragata don Torcuato Piedrola, natural de Málaga. Sin lugar, 1798.

Debido a la propia naturaleza del trabajo de la Real Armada, a muchos oficiales les tocó morir lejos de la tierra que los vio nacer, de sus familiares y seres queridos. Entre los casos destacados ocurridos en Cartagena de Indias se puede hacer referencia al del comandante general del Apostadero, capitán de navío Vicente Escalante, quien ya para el mes de septiembre de 1796 se hallaba quebrantado de salud.⁶⁴⁴ Siéndole imposible a Escalante recuperarse de los padecimientos, la tarde del 20 de marzo de 1797 falleció en Turbaco, ubicado a unos 10 kilómetros al Sur-Este del Apostadero.⁶⁴⁵ Entre las últimas voluntades del líder militar estuvo la de dejar una casa de su propiedad al Ministerio de Marina.⁶⁴⁶

Otro caso trágico fue el del teniente de navío don Pedro de Porras y Escribano, que había nacido en La Rambla, provincia de Córdoba. Salió de España para Cartagena de Indias el 2 de junio de 1804, donde en septiembre se hallaba como comandante de la goleta “Volador”, en noviembre de la balandra “San José” y posteriormente de la goleta “Aragonesa” por haberse desarmado la anterior balandra. Falleció en las costas de Cartagena de Indias el 22 de junio de 1806, víctima de un ataque de los indios de Gandi.⁶⁴⁷

También algunos oficiales intentaron aprovechar sus estancias en los Apostaderos americanos para acceder a cargos políticos, los cuales les garantizaban su permanencia en tierra, adquisición de méritos que avalaran un ascenso y aumentar los ingresos económicos. Por otro lado, el servicio en Cartagena de Indias podía significar un retraso en la carrera si no había

⁶⁴⁴ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/362. Informe de salud de Vicente Escalante, elaborado por los médicos cirujanos de la Real Armada, Francisco García Ballesillo, Juan Nepomuceno Gutiérrez y el médico cirujano de la ciudad Santiago Padilla. Cartagena de Indias, 1 de enero de 1797. “Certificamos haber estado asistiendo cinco meses hace al señor Vicente Escalante capitán de navío de la Real Armada, y comandante principal de la Marina de este Apostadero de unas calenturas pútridas malignas las que por varias ocasiones le han puesto en peligro próximo de perder la vida, a pesar de haberle administrado los medicamentos más activos de la medicina...”

⁶⁴⁵ *Ibidem*. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para Pedro Varela y Ulloa. Informa del fallecimiento del comandante de Marina Vicente Escalante. Cartagena de Indias, 31 de marzo de 1797.

⁶⁴⁶ AGN, Fincas, 1. Expediente relativo a la donación de una casa de Vicente de Escalante a favor de la Real Hacienda. 1798.

⁶⁴⁷ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/957. Hoja de servicios del teniente de navío don Pedro de Porras y Escribano, natural de Rambla. Sin lugar, 1807.

suficiente actividad bélica donde efectuar acciones dignas de premios. Este problema no lo tenían los marinos que realizaban misiones en los grandes barcos en recorridos trasatlánticos o estaban destacados en sitios neurálgicos. No obstante, también América podía representar la oportunidad de cumplir un servicio más relajado, alejado de los activos teatros de operaciones europeos.⁶⁴⁸

El teniente de navío don Nicolás del Toro llegó en 1788 a Cartagena de Indias en la fragata “Agueda”. El comandante general del Apostadero le confirió el mando de la balandra guardacostas “San José” el 15 de marzo de 1793, en la cual estuvo ocho años haciendo constantemente el corso en aquellas costas,⁶⁴⁹ además de realizar comisiones y cruceros al Darién, Islas Mulatas y a Portobelo.⁶⁵⁰ Del Toro regresó al Departamento de Cádiz en el año 1802, aunque posteriormente, por real orden del 1 de julio de 1802, fue trasladado al de Ferrol por ser al cual pertenecía.⁶⁵¹

Estando en Cádiz el oficial le pidió al comandante general del Departamento que le ayudara a solicitarle a su majestad que le concediera el gobierno de la plaza de Santa Marta en América, con el grado de teniente coronel, o cualquier otro gobierno correspondiente al grado señalado.⁶⁵² La petición se puso en curso con el aval de los rectos informes

⁶⁴⁸ Véase: Jairo A. Bracho Palma, *La defensa...*, p. 368.

⁶⁴⁹ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/1209. Hoja de servicios del capitán de fragata don Nicolás del Toro, natural de Águila de la Frontera en Córdoba. Sin lugar, 1814.

⁶⁵⁰ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/934. Relación de servicios del capitán de fragata don Torcuato Piedrola, natural de Málaga. Sin lugar, 1798.

⁶⁵¹ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/1209. Hoja de servicios del capitán de fragata don Nicolás de Toro, natural de Águila de la Frontera en Córdoba. Sin lugar, 1814.

⁶⁵² En el caso de los oficiales asignados a Venezuela se sabe que “No era raro observar a un oficial de la Armada tratando de obtener cargos políticos o administrativos en América. Venezuela está llena de gobernadores y otros funcionarios que procedían de las filas de a bordo. Las razones de estos cambios de orientación profesional radican, en parte, en la mentalidad corporativa, y en la medida de éxito individual que se obtenga dentro de ella. Ayer como hoy, según estudios de la Psicología Militar, la falta de progreso en los grados y las pocas perspectivas de mejores cargos, puede ser un elemento importante que explica la incursión del militar en el mundo político; si a esto le unimos las aspiraciones por una mejora económica, casi siempre maltrecha, podemos entender mejor esta intromisión.” Jairo A. Bracho Palma, *La defensa...*, p. 370.

del citado comandante general más su hoja de servicios.⁶⁵³ Empero, al parecer su postulación no prosperó, porque en 1810 el oficial se encontraba destinado en el Apostadero de Puerto Cabello, y su mujer doña Josefa Espejos,⁶⁵⁴ se hallaba en el Departamento de Cádiz haciendo activamente trámites para el ascenso de su marido al grado de capitán de fragata.⁶⁵⁵

Sin embargo, la estancia de los oficiales en Cartagena de Indias no fue solamente para trabajar en su absorbente, honorable y peligrosa profesión. También tuvieron tiempo de descansar, recrearse y enamorarse. La mayoría de los jóvenes oficiales nacidos en España se adaptaron relativamente fácil al clima, costumbres, e idiosincrasia de los habitantes de la ciudad. Varios de ellos se compenetraron tanto con la población que acabaron contrayendo nupcias con jóvenes acomodadas de la urbe. Entre los diversos casos existentes se pueden señalar el del teniente de fragata don Fernando Murillo, quien se casó con doña María Dolores de Rivas, y del teniente de fragata don Felipe de Eguia que hizo lo mismo con doña María Lucía González, a ambos el rey les concedió las licencias de matrimonios el 21 de junio de 1788.⁶⁵⁶

Otro caso era el del teniente de navío don Carlos Rodríguez de Arias, nacido en Cartagena del Levante, y se encontraba en Cartagena de

⁶⁵³ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/1209. Oficio de fray Francisco Gil para el excelentísimo señor Domingo de Grandallana. Informa sobre la solicitud del gobierno de Santa Marta por parte del teniente de Navío don Nicolás del Toro. Madrid, 18 de junio de 1803.

⁶⁵⁴ *Ibidem*, Oficio de Félix Tejar para el excelentísimo señor don Nicolás María de Sierra. Informa sobre la solicitud de ascenso que hace al rey doña Josefa Espejo, en favor de su esposo el teniente de navío don Nicolás del Toro. Cádiz, 6 de agosto de 1810.

⁶⁵⁵ *Ibidem*, Carta de doña Josefa Espejo de Toro para el rey. Solicita el ascenso a capitán de fragata de su marido el teniente de navío don Nicolás del Toro. Cádiz, 12 de agosto de 1810. “La que expone se halla ausente de su marido con cinco hijos menores, y quinientos reales mensuales de sueldo para mantenerlos y educarlos aunque la circunstancia del destino de aquel en América sea un motivo para posponer cualquier ascenso hasta su regreso, ni este pende de su arbitrio, ni ha sido obstáculo para obtenerlo don José de Córdoba, oficial más moderno, así como también lo han conseguido el de teniente de navío los de fragata don Gerardo Murfi, y don Andrés Allende, estando uno y otro en el mismo Apostadero de Puerto Cabello. Estos son los fundamentos de justicia con que la suplicante llega confiada a los pies del trono de Vuestra Majestad, que no permitirá degradar la opinión de un oficial que sirviéndole con fidelidad, honor y constancia, se halla pospuesto a los de menos antigüedad, e iguales servicios...”

⁶⁵⁶ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/824. Oficio del capitán general de la Armada, Luis de Córdoba, para don Antonio Valdés. Informa sobre la licencia para casarse concedida por el rey a los tenientes de fragata don Fernando Murillo y don Felipe de Eguia. Isla de León, 1 de julio de 1788.

Indias en 1795. Siendo un oficial destacado el comandante general don Joaquín de Cañaveral se dirigió al director general de la Armada para proponerle que le concedieran la cruz de la orden de Carlos III. Argumentó los dieciocho años de servicios prestados en diversos destinos, donde destacaron las baterías flotantes, el combate en la Armada combinada, el servicio de ayudante de varios generales de la Marina de Guerra en las escuadras, el mérito contraído desde hacía cuatro años y medio con el mando de la goleta “Taumaturgo” en Cartagena de Indias, más el adquirido salvando a la oficialidad, guarnición y tripulación de la goleta “Victoria”, cuando naufragó en el bajo del Negrillo. La recomendación e influencia de Cañaveral fueron suficientes para que le concedieran la Cruz de Carlos III en clase de supernumerario.⁶⁵⁷

El notorio oficial Rodríguez de Arias contrajo matrimonio en Cartagena de Indias con doña María de la Concepción Viana, ignorando que el destino le tenía guardado un penoso destino, el 11 de enero de 1801 falleció de muerte natural.⁶⁵⁸ La joven viuda estuvo desconsolada durante dos años, hasta que el teniente de navío don Sebastián Páez de la Cadena, de treinta y seis años de edad, decidió darle consuelo y amor, al nivel de querer casarse con ella, que tenía veintisiete años.⁶⁵⁹ Al parecer la moza tenía afición por los oficiales de la Real Armada y los oficiales por ella. Era hija legítima de los ilustres, nobles, hidalgos y difuntos don Santiago de Viana y Fernández, quien en vida fue administrador general de la Real Renta de Tabacos y de doña María Joaquina de Narváez y la Torre.⁶⁶⁰

⁶⁵⁷ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/1045. Solicitud del teniente de navío don Carlos Rodríguez de Arias de la Cruz de la Real Orden Española de Carlos III. Sin lugar, 9 de noviembre de 1795.

⁶⁵⁸ *Ibidem*. Hoja de servicios del teniente de navío don Carlos Rodríguez de Arias, natural de Cartagena de Levante. Sin lugar, 1801.

⁶⁵⁹ Véase: Santiago Gerardo Suárez, *Jurisdicción eclesiástica y capellanía castrense: el matrimonio militar*, Caracas, Italgráfica, 1972.

⁶⁶⁰ “Es evidente, pues, que el matrimonio constituyó un factor importante de cambio económico para la oficialidad peninsular, noble, con blasones, títulos y órdenes militares, pero con un erario en la mayoría de los casos lastimoso.” Carmen Gómez Pérez, “El consulado de Sevilla y la formación de las oligarquías en la Cartagena de Indias a principios del XVIII”, en *Andalucía y América en el siglo XVIII: Actas IV Jornadas de Andalucía y América*, La Rábida, 1984, p. 344.

El suplicante Páez de la Cadena obtuvo el beneplácito para contraer matrimonio de su madre y la contrayente Viana de su tío tutor. Además, realizaron todas las gestiones legales que su majestad prevenía en las *Ordenanzas* del 30 de octubre de 1760 y en el *Reglamento de Montepío Militar*. María de la Concepción estaba exenta de la obligatoria presentación de dote debido a su condición de ser viuda de militar.⁶⁶¹ Entre los requisitos más complicados se encontraba que el notario de la Curia Eclesiástica aceptara celebrar la boda⁶⁶² y el rey le concediera licencia al oficial.⁶⁶³ El monarca consultó el caso con su Consejo Supremo de la Guerra y decidió aprobar el matrimonio.⁶⁶⁴

Todas las circunstancias anteriormente analizadas hacen ver que el nivel de preparación de un oficial de la Real Armada Española no se podía comparar con el de un corsario. Los modernos oficiales de mediados del siglo XVIII podían ser eficientes en múltiples tareas, como de hecho lo fueron. El dominio del arte militar, la náutica, astronomía, cartografía y demás conocimientos científicos proporcionaron a los marinos unas capacidades valiosas para el trabajo defensivo que evitaron en muchos casos las pérdidas de territorios durante los ataques de sus rivales europeos.

⁶⁶¹ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/875. Solicitud de licencia de matrimonio del teniente de navío don Sebastián Páez de la Cadena. Cartagena de Indias, 24 de enero de 1803.

⁶⁶² *Ibidem*. Autorización para casarse del notario de la Curia eclesiástica de Cartagena de Indias Manuel José Jiménez, para doña María Concepción de Viana. Cartagena de Indias, 27 de enero de 1803. "... por el tenor de este instrumento se le concedía y consentía en que ejecute su casamiento con el nombrado don Sebastián Páez de la Cadena, siempre que para ello obtenga la de Su Majestad..."

⁶⁶³ *Ibidem*. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para el excelentísimo señor don Domingo Grandallana. Informa sobre la solicitud de licencia de matrimonio del teniente de navío don Sebastián Páez de la Cadena. Cartagena de Indias, 31 de enero de 1803.

⁶⁶⁴ *Ibidem*. Oficio de Joseph Caballero para Domingo Grandallana. Informa que el rey concedió licencia de matrimonio al teniente de navío don Sebastián Páez de la Cadena. Aranjuez, 11 de junio de 1803.

5. Los pilotos

En Sevilla⁶⁶⁵ el Seminario de San Telmo comenzó a enseñar metódicamente la náutica en el año 1681. En su inicio tuvo su sede en Triana, de manera transitoria, hasta que se culminó un edificio cercano a la Torre del Oro en 1704, convirtiéndose en su asiento permanente. Aunque no era conveniente para la moderna Marina de Guerra borbónica que la importante función de pilotar,⁶⁶⁶ es decir, dirigir el buque en la navegación, estuviese en manos de personas ajenas al Cuerpo General de Oficiales de la institución castrense, no fue sino hasta 1786 cuando se incorporó el Colegio de Pilotos a la Real Armada.⁶⁶⁷

En la ciudad de Cartagena de Indias existió una Escuela Náutica,⁶⁶⁸ la cual había dejado de funcionar en los inicios del siglo XIX, y

⁶⁶⁵ La primera institución que se encargó del tema de los pilotos y náutica, de forma sistemática para ir a América, fue la Casa de Contratación de Sevilla a partir del año 1503. Existe abundante bibliografía relativa al tema. No obstante, entre los trabajos más destacados sobre la institución se encuentran: Miguel Angel Ladero Quesada, *Las Indias de Castilla en sus primeros años: cuentas de la Casa de la Contratación (1503-1521)*, Madrid, Editorial Dykinson, 2008; Del mismo autor, *El primer oro de América: los comienzos de la Casa de la Contratación de las Indias (1503-1511)*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2002; Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo González Rodríguez, Enriqueta Vila Vilar (Coordinadores), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y Las Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Fundación el Monte, 2004; *España y América, un océano de negocios: quinto centenario de la Casa de la Contratación 1503-2003*, Exposición celebrada en el Real Alcázar y Casa de la Provincia, Sevilla, del 11 de diciembre de 2003 al 29 de febrero de 2004, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003; y Rafael Donoso Anes, *Una contribución a la historia de la contabilidad: análisis de las prácticas contables desarrolladas por la tesorería de la Casa de la Contratación de Las indias de Sevilla (1503-1717)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1996.

⁶⁶⁶ Algunos pilotos veteranos que realizaron hazañas dignas de ser premiadas llegaron a ser incorporados al Cuerpo General de Oficiales de la Real Armada con el grado de tenientes de navío. Véase: Julio F. Guillén, *Historia marítima española. Lecciones para uso de los caballeros guardias marinas*, Madrid, Museo Naval de Madrid, 1961, pp. 54-55.

⁶⁶⁷ "... su enseñanza tuvo tanto prestigio que en 1790 hubo que crearse, además, la clase ordinaria, la de porcionistas (*alumnos*) nobles, pues constituía excelente centro educativo, que solicitaban para sus hijos las familias más pudientes.

En aquel mismo año (1786) se creó otro Colegio de San Telmo en Málaga; ambos tuvieron vida próspera, dando excelentes frutos, con buen número de Pilotos, que absorbían las Marinas de guerra y mercante.

Sus directores y maestros fue de lo mejor que hubo: el célebre don Alberto Lista explicó Matemáticas durante muchos años en el de Sevilla; muchos profesores pasaron a serlo de Guardias Marinas." Julio F. Guillén, *Historia marítima...*, p. 54.

⁶⁶⁸ "A fines del siglo XVIII, Oficiales de Marina y Pilotos, retirados o inválidos, dieron en explicar Náutica y Pilotaje por algunos lugares de la costa; éste fue el origen, al ir teniendo estado oficial, de las Escuelas de Lloret de Mar, Arenys, Barcelona, Palma, Vivero, Buenos Aires y El Callao.

Mas luego, los Consulados de Mar -hoy Cámaras de Comercio y Navegación- fueron creando éstas, como ya lo había hecho muchos años antes el de Bilbao." Julio F. Guillén, *Historia marítima...*, p. 55.

nuevamente se reabrió en 1810.⁶⁶⁹ El nuevo maestro que impartió las clases era el segundo piloto de la Armada don Manuel Álvarez de Eulate, perteneciente a la dotación de la goleta correo “Carmen”, quien había sido designado con el beneplácito del comandante del Apostadero y el Consulado de Cartagena de Indias. Para la labor docente al piloto se le asignó un sueldo de 70 pesos mensuales.⁶⁷⁰ Aunque el rey aprobó el nombramiento de Álvarez de Eulate, aclaró que para los futuros ingresos de maestros se debería convocar un concurso de oposición.⁶⁷¹

En Cartagena de Indias, como en el resto del Imperio Español, el sistema de guardacostas, además de necesitar a los oficiales que los comandaban, también requerían pilotos experimentados que se encargaran de dirigir las embarcaciones en la navegación. Las *Ordenanzas Navales* fueron el cuerpo de leyes encargada de normar las vitales funciones a bordo y en tierra de los pilotos.⁶⁷²

⁶⁶⁹ “... el Consulado de Cartagena logró la aprobación de una Escuela de Náutica y Matemáticas por cédula real de 28 de octubre de 1807. La terrible situación económica y política podría explicar que sólo después de tres años se lograra su puesta en marcha. La Junta Consular de 26 de mayo de 1810 acordó llevar a efecto lo propuesto por el prior (Pombo) en orden al inmediato establecimiento de la Escuela.” Manuel Lucena Giraldo, *Ciencia y crisis política: La doble creación de la Escuela Náutica de Cartagena de Indias (1810-1822)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1990, n° 30, pp. 34-35.

⁶⁷⁰ AGN, Escuelas Náuticas, 1029. Borrador para el excelentísimo señor don Nicolás María de Sierra. Informa que fue aprobado el nombramiento hecho por el comandante del Apostadero de Cartagena de Indias del maestro para la Escuela Náutica de aquella ciudad. Cádiz, 6 de agosto de 1810.

⁶⁷¹ AGN, Pilotos, 3389/2. Borrador que informa sobre la aprobación de un maestro para la Escuela Náutica. Sin lugar, 6 de agosto de 1810.

⁶⁷² De los trabajos relativos a los pilotos se recomienda ver: María del Carmen Borrego Pla, *Maestres y Pilotos de la bahía gaditana en la carrera de Indias hasta 1700*, Córdoba, Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y Obra Social y Cultural de Cajasur, 1994; Carlos Molina Argüello, “Los pilotos andaluces en el descubrimiento de la América Central”, en *Primeras Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1982, t. I, pp. 217-251; Luis Navarro García, “Pilotos, maestros y señores de naos en la carrera de las Indias” en *Archivo Hispalense: Revista histórica, literaria y artística*, Sevilla, 1967, t. 46, n° 141-146, pp. 241-295; José Pulido Rubio, *El piloto mayor. Pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos de la Casa de la Contratación de Sevilla*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1950; y del mismo autor, *El piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla. Pilotos mayores del siglo XVI*, Sevilla, Centro Oficial de Estudios Americanistas, 1923.

El Tratado Cuarto de las *Ordenanzas Navales* de 1748⁶⁷³ se refiere a: “*De la obligación de los pilotos y otros oficiales de mar*”. En el *Título I* se aborda el tema del *piloto mayor de la Armada* en XLII artículos; mientras que el *Título II* hace mención a las *obligaciones de los pilotos embarcados* en XXXII artículos. Siendo innecesario hacer referencia o analizar cada uno de los puntos tratados al respecto, se considera más oportuno estudiar la organización y funciones que los rigieron.

La dirección del Cuerpo de Pilotos de la Armada estuvo al mando de un oficial propuesto por el director general de esa institución y nombrado por el rey como piloto mayor. Éste, jerárquicamente, debía responder ante el capitán general, comandantes generales de los Departamentos y escuadras. Tenía dos ayudantes a su lado, los cuales cumplían sus funciones de pilotos en escuadras importantes. En los otros dos Departamentos existía un oficial con título de director de pilotos, los cuales se encargaban de gobernar a los pilotos destinados en cada uno de estos, estando subordinados a las órdenes del comandante general del Departamento y piloto mayor de la Armada.

Los pilotos de la Marina de Guerra se dividían en tres categorías: piloto primero, segundo, ayudante o pilotín. La selección de ellos era realizada por el piloto mayor con la asistencia de sus ayudantes o, en su defecto, de dos pilotos hábiles, encargados de evaluar a los aspirantes en el arte de navegar y uso de los instrumentos pertinentes, además de demostrar buena conducta y costumbres loables. Únicamente podían ser despedidos por un decreto del director general de la Armada, que debía ir acompañado de una descripción escrita de las circunstancias redactada por el piloto mayor, y en el caso de querer retirarse por enfermedad u otra

⁶⁷³ “Además de los colegios de pilotos Mercantes, la Armada contó con su propio Cuerpo de Pilotos, que fue creado bajo el gobierno, régimen y estatutos de la Ordenanza Naval de 1748, durante el reinado de Fernando VI. El Cuerpo tenía consideración y derechos militares y sus miembros ejercían sus funciones en los bajeles de guerra, bajo las órdenes de los respectivos capitanes. En tierra desempeñaban funciones de vigía y otros propios de la profesión, destacándose muchos en trabajos hidrográficos y cartográficos.” José María Blanca Carlier, “Los colegios de Pilotos, la Academia de Guardias Marinas y otros centros docentes de la Armada” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1993, n° 40, p. 54.

causa legítima, tenían que enviar sus informes al mismo alto dirigente a través del piloto mayor.

El piloto mayor recibía, de todos los pilotos de la Marina de Guerra y particulares que navegaban por América y otros destinos lejanos, los diarios realizados durante sus pilotajes, con el fin de obtener información que le pudiese servir para ampliar sus conocimientos y el de todo el Cuerpo de la Armada. Además, para la enseñanza de la hidrografía y arte de navegar, se crearon escuelas en cada una de las capitales de los Departamentos.

Los pilotos embarcados eran considerados como oficiales de mar, y les correspondían cumplir una serie de labores, entre las que destacaban asistir a la visita de reconocimiento realizada por el comandante del barco, dándole cuenta de las reparaciones realizadas. Asimismo, estaban obligados a inspeccionar el timón⁶⁷⁴ y bitácora, e informar a los jefes militares de las carencias observadas. Recibían de los maestros los utensilios de su empleo, verificando ser los expuestos en el reglamento, también les incumbía supervisar el buen estado de las agujas y ampolletas. Debían proveerse de las cartas de navegación, compases y demás instrumentos necesarios, los cuales presentaban al piloto mayor y comandantes de los buques antes de salir a navegar, para obtener la aprobación de hallarse en óptimas condiciones.

Los pilotos una vez emprendida la navegación, por razones de seguridad, era cuando recibían las órdenes del comandante del bajel sobre el rumbo que se debía seguir, siendo su responsabilidad que la ruta trazada no se modificara sin la orden directa del comandante u oficial de guardia, además de llevar un seguimiento exacto de la dirección emprendida, la cual incluía la latitud, longitud y distancia recorrida. Debían crear un diario exacto de la navegación donde registraran las circunstancias de su

⁶⁷⁴ Para profundizar en los sistemas mecánicos de accionar el timón se recomienda ver el artículo de: Enrique Cueto Puente, Juan José Achútegui y Otros, "Tecnología de los mecanismos accionadores de timones", en *I simposio de Historia de las Técnicas. La construcción naval y la navegación*, Cantabria, Centro de Estudios "Astillero de Guarnizo", 1995, pp. 113-122.

derrota, particulares de cada singladura, variedad del viento, maniobras⁶⁷⁵ ejecutadas y todo acontecimiento ocurrido durante la navegación.

Era tarea del primer piloto enseñar a los pilotines, ejercitándolos en el estudio de la náutica y ciencias afines. Si alguno de los aprendices no resultaba lo suficientemente aplicado, el primer piloto, después de haber informado al comandante del barco, podía proceder a castigar a su alumno con el fin de corregir su equivocación y llevarlo por el camino correcto. También el primero y segundo piloto estaban obligados a enseñar a los guardiamarinas, en las horas que el jefe militar del barco dispusiera para ello, dando cuenta a éste de las personas que sobresalieran por su inteligencia y aplicación. Durante los combates navales los pilotos debían de ubicarse sobre el alcázar, junto al timón del barco, para atender las órdenes del comandante y realizar las maniobras considerara oportunas.

A los pilotos les correspondía recibir un buen trato, tanto por parte de los oficiales como del resto de la tripulación. Toda la gente de mar estaban obligados amosstrarles obediencia en lo referente al servicio, del mismo modo que a los contramaestres. Ellos debían esmerarse en sobresalir en las acciones relativas a su trabajo, además de mostrar obediencia hacia el comandante del barco y sus oficiales. En el caso de hacerse acreedores a un castigo por haber cometido una falta, este solamente podía ser impuesto por los comandantes de las escuadras o de los barcos, mientras que en los delitos graves, era obligatorio juzgarlos por

⁶⁷⁵ “Por la palabra Maniobra se entiende generalmente en la Marina, el arte que enseña á dar á las embarcaciones todos los movimientos que admiten por medio del timon y las velas ú otros agentes qualesquiera. Sin el auxilio de esta facultad en vano el Pilotage determinaria en medio de los mares los puntos en que se halla un buque, y los distintos rumbos que le convienen hacer para transferirse á otros. Del mismo modo la Táctica prescribiría vanamente los órdenes en que deben navegar las escuadras, y los movimientos conducentes para alterarlos ó mantenerse en ellos. De suerte que la Maniobra resulta una tercera ciencia indispensable para poner en práctica los preceptos de las dos anteriores, y forma con ellas el conjunto de los conocimientos mas importantes que debe unir todo Oficial de Guerra de Marina.” Francisco Ciscar, *Reflexiones sobre las máquinas y maniobras del uso de á bordo*, Madrid, Imprenta Real, 1791, p. VII.

un Consejo de Guerra⁶⁷⁶ como el de los oficiales de mar, para aplicarles el correctivo correspondiente por esta vía.⁶⁷⁷

En las *Ordenanzas Navales* de 1793 desapareció el Cuerpo de Pilotos de la Marina de Guerra y su dirigente, el piloto mayor. No obstante, la figura de los pilotos adquirió mayor relevancia. A los de primera y segunda clase, además de los pilotines y los prácticos de costas propietarios, aunque no fuesen numerarios del Cuerpo de la Armada, debían ser reputados y tratados como oficiales mayores, y los pilotines que sólo tenían el nombramiento de habilitados, como los prácticos no numerarios, había que tratarlos como oficiales de mar.

Los nombramientos de pilotos, pilotines y prácticos interinos pasaron a ser potestad del capitán o comandante general del Departamento, previo informe del comandante del Cuerpo. En el caso de que el piloto fuese un oficial, éste debía pasar el cargo de los pertrechos al segundo piloto, práctico o pilotín. Otra novedad para los pilotos era que aunque las cañas de hierro y madera para el timón no eran útiles de su cargo, debían de velar por el buen estado y funcionamiento de ellas, dando cuenta al comandante de lo observado.

Estaba previsto que si algún marinero, sin ser aspirante a la Escuela, demostraba tener conocimientos de pilotaje, aplicación y disposición para progresar, se debían destinar a las guardias del alcázar en la mar, con el fin de perfeccionar los conocimientos bajo la tutela del piloto, sin faltar por esa razón a las faenas de las maniobras.

La calidad de oficiales mayores de los pilotos no creaba una diferencia con respecto a los oficiales de mar en lo que respecta a los casos de faltas o delitos en el servicio, los cuales seguían siendo juzgados en un Consejo de Guerra, o por el capitán o comandante general. No obstante, los pilotos debían de tener la distinción de no ser retenidos en cepo o barra

⁶⁷⁶ “Llámase Consejo de guerra ordinario al que se forma bajo la presidencia del gobernador de la plaza ó comandante de las armas, y se compone, ó debiera componerse si los hubiese, de capitanes del cuerpo del acusado ó de aquel á quien corresponde el conocimiento del delito.” Alejandro de Bacardí, *Nuevo Colón...*, t. II, p. 177.

⁶⁷⁷ *Ordenanzas de su majestad...*, t. I, pp. 160-184.

en público, sino encerrados solos en camarotes, pañol o cuartel, con grillo u otra forma, según si el delito era más o menos grave.⁶⁷⁸

Por último, las *Ordenanzas Navales* de 1802 referentes a los pilotos embarcados dedicaron dieciséis artículos en su Título 24. En este nuevo cuerpo de leyes seguían teniendo la responsabilidad de verificar y velar por el buen estado del barco y de participar cualquier novedad al comandante del mismo. El servicio de vigías a bordo, en tierra y el sistema de comunicación con otros barcos, a través de señales, eran responsabilidad del piloto. Otra novedad incluida en las nuevas *Ordenanzas* era castigar con multa o presidio al piloto que se negara a conducir el barco a puerto, según las circunstancias. El que variara el rumbo sin orden del comandante u oficial de guardia podía ser puesto ante Consejo de Guerra, y si se consideraba oportuno, la pena dictada podía extenderse hasta la pérdida de la vida.⁶⁷⁹

Durante el tiempo que la defensa naval de las costas de América estuvo en manos de los corsarios particulares se echó de menos que el reglamento por el cual se regía la institución no contemplara la figura de los pilotos, siendo un personal importante para todos los barcos.⁶⁸⁰

Por otro lado, los pilotos de los guardacostas de Cartagena de Indias, bajo el mando de los oficiales de la Real Armada no tuvieron un bajel fijo. Es decir, con frecuencia el comandante del Apostadero los iba rotando por las diversas embarcaciones de la flota, mientras se encontraba algún barco en puerto, bien por estar aprovisionándose para la siguiente

⁶⁷⁸ *Ordenanzas Generales...*, t. I, pp. 386-398.

⁶⁷⁹ *Real ordenanza naval...*, pp. 316-327.

⁶⁸⁰ “Tan importantes cargos no eran mencionados en los reglamentos de organización del Corso, existían las plazas aunque sus titulares no formaran parte de la Real Armada. La determinación del rumbo, cuidado de las agujas de marear y azimutales, los cálculos de los desvíos propios de las agujas magnéticas, la ubicación estimada del barco durante la derrota, el buen funcionamiento del timón, el sondaje de la profundidad, la estima de distancia navegada mediante la corredera, eran algunas de sus obligaciones. El levantamiento de planos de la costa, era muy apreciado para el mejor conocimiento de la geografía, que siempre estaba en constante revisión y contraste con las cartas ya existentes, materias en las que los gobernadores de Venezuela hicieron hincapié. Los pilotos, primeros o segundos, pilotines y prácticos debían estar habilitados para el ejercicio de su profesión mediante un curso y su examen correspondiente en las Escuelas de los Departamentos de Marina (Cádiz, Ferrol y Cartagena).” Jairo A. Bracho Palma, *La defensa...*, p. 196.

comisión, por estar carenándose o realizándole cualquier otro mantenimiento preventivo o correctivo. La decisión posiblemente radicaba en la limitada plantilla de oficiales y pilotos.

Dos casos representativos son los del primer piloto de la Real Armada don José Miranda y el del alférez de navío graduado y primer piloto don José de Fraga. El primero de ellos fue destinado de primer piloto de la urca “Santa Librada”, el 12 de noviembre de 1790, de la cual era comandante el teniente de navío don José de Encina y se encontraba destinada a Cartagena de Indias, en cuyo puerto atracó el 8 de enero de 1797. El piloto fue transbordado a la balandra guardacostas “Nuestra Señora de Covadonga”, diecinueve días más tarde, de la cual era comandante el teniente de fragata don Fernando Torganes. Nuevamente lo transbordaron a la goleta “Victoria”, comandada por el teniente de fragata don Francisco Escudero el 26 de abril de 1792, en la cual salió rumbo a Santa Marta el 20 de julio con tropa del regimiento fijo para la guarnición de aquella plaza, y regresó el 8 de agosto del mismo año. Pocos días después, el 20 de agosto, salió hacia Galera de Samba con el objetivo de auxiliar a la fragata mercante “La Serrana”, que se hallaba varada en la cabeza del Este del sitio mencionado anteriormente, regresando de la misión el 26 de septiembre. Finalmente zarpó para Santa Marta el 26 de diciembre de 1792, cargado de pertrechos de guerra y tropa del regimiento fijo, y regresó el 9 de agosto de 1793.⁶⁸¹

En el segundo caso, el de don José de Fraga, incluso se rotó al piloto de un Apostadero a otro. Se encontraba en Cuba y fue trasladado a de Cartagena de Indias, embarcado en la goleta “Volador”, de quien era comandante el ya citado teniente de fragata don Torcuato Piedrola el 16 de octubre de 1800. En este barco salió varias veces a Portobelo y Santa Marta, estuvo en Jamaica y Placer de la Víbora en la comisión del capitán

⁶⁸¹ AGM, Pilotos, 3389/32. Hoja de servicios del primer piloto de la Real Armada don José Miranda. Cartagena de Indias, 31 de marzo de 1794.

de navío don Joaquín Fidalgo, y regresó al puerto neogranadino donde desembarcó el 7 de septiembre de 1803.⁶⁸²

Los pilotos en su trabajo cotidiano, al igual que el resto de la tripulación de los guardacostas, se jugaban frecuentemente el bien máspreciado de los seres humanos: Su propia vida. Aunque según las *Ordenanzas* el puesto de ellos durante los combates navales era en el timón, pero la realidad de los guardacostas en el Caribe, siendo embarcaciones relativamente pequeñas, fue que en ocasiones podían verse involucrados con sus enemigos en fuertes enfrentamientos cercanos, e incluso cuerpo a cuerpo, con características muy sangrientas. Es decir, el trabajo llevaba consigo una serie de riesgos para la seguridad personal de sus integrantes, entre los más comunes se pueden mencionar las posibilidades de morir en un combate naval o en un naufragio.⁶⁸³

Un caso excepcional pero ilustrativo fue el ocurrido al primer piloto de los guardacostas de Cartagena de Indias don Miguel Andrés Patiño en el año 1807,⁶⁸⁴ quien había nacido en Santiago de Compostela. Este veterano hombre de mar no solamente estaba instruido en las “sencillas” operaciones y reglas de la navegación, sino que también dominaba el uso de los complicados instrumentos de la náutica, sabía con exactitud las obligaciones de un piloto, resolver los más delicados y complejos problemas de cálculos astronómicos y proposiciones matemáticas pertenecientes al pilotaje, sin omitir en la práctica los más importantes puntos de la maniobra, construcción de planos, rectificación de instrumentos y precauciones de derrotas. A todos los anteriores

⁶⁸² AGM, Pilotos, 3389/17. Relación de méritos y servicios del alférez de navío graduado y primer piloto de la Real Armada don José de Fraga. Ferrol, 1 de octubre de 1825.

⁶⁸³ Más adelante se prestará mayor atención a estos asuntos importantes e inherentes al trabajo de los guardacostas.

⁶⁸⁴ AGM, Pilotos, 3389/37. Relación de servicios y méritos del primer piloto de guardacostas don Miguel Patiño. Cartagena de Indias, 23 de junio de 1809. “Empleos. Meritorio de la Escuela de Navegación del Departamento del Ferrol. Días: 25. Meses: junio. Años: 1782. Años: 3 Meses: 5. Días: 21.

Capitán y piloto de buques guardacostas de Tierra Firme con varios destinos y comisiones. Días: 16. Meses: diciembre. Año: 1785. Años: 14. Meses: 1. Días: 7.

Alférez de fragata habilitado con mando en los mismos guardacostas. Días: 22. Meses: enero. Año: 1800. Años: 9. Meses: 5. Días: 2...”

conocimientos, debía añadirsele un perfecto dominio del manejo de los relojes marinos para determinar por medio de la uniformidad de su movimiento las longitudes de los lugares y averiguar otras útiles particularidades que le facilitaban manejar con provecho y exactitud tan apreciable instrumento.⁶⁸⁵

El comandante general del Apostadero don Cosme Carranza y Vivero creyó conveniente habilitar al piloto como alférez de fragata, debido al corto número de oficiales de guerra del Apostadero y a las necesidades demandadas por la última guerra con Inglaterra (1796-1802), con el fin de cubrir puestos de importancia con sujetos de actividad, inteligencia y valor militar para contener a los indios del Darién.⁶⁸⁶

Don Miguel Andrés Patiño teniendo alrededor de diecinueve años de servicios, se vio en medio de un combate naval contra los ingleses, en el puerto de Zapote en febrero de 1807, mandando la cañonera “Concepción”, del cual resultó gravemente herido con la consecuencia de quedar manco de la mano izquierda, con sólo dos dedos útiles en la derecha y la cabeza llena de muchas cicatrices. Este individuo siempre había servido bien, se ganó el aprecio de los comandantes generales del Apostadero de Cartagena de Indias, al igual que el de los comandantes de los buques de su majestad, con quienes navegó por Europa.

Por todas las buenas cualidades del piloto Patiño y por su desgracia en el cumplimiento del deber, los oficiales del Apostadero e incluso hasta el propio virrey, se solidarizaron con él, le facilitaron todo tipo de buenas referencias para hacerlas valer ante el rey con el fin de acceder a un trabajo más cómodo y así, de alguna manera, resarcir los daños físicos que sufrió prestando sus servicios en los guardacostas de Cartagena de Indias.⁶⁸⁷

⁶⁸⁵ *Ibidem*. Diversas certificados de recomendaciones concedidas al piloto don Miguel Andrés Patiño para que las emplee dónde y cuándo le parezca oportuno. Cartagena de Indias, 4 de julio de 1809.

⁶⁸⁶ *Ídem*.

⁶⁸⁷ *Ibidem*, Oficio de Miguel Antonio de Irigoyen para el excelentísimo don Antonio de Escaño. Informa sobre la súplica del primer piloto de los guardacostas don Miguel Patiño, por las heridas recibidas en combate. Cartagena de Indias, 1 de julio de 1809.

Los naufragios de los guardacostas no eran frecuentes, porque los barcos generalmente realizaban una navegación de cabotaje por las costas bajo su jurisdicción, proporcionándoles a sus pilotos la oportunidad de adquirir un conocimiento amplio y preciso de su litoral.⁶⁸⁸ Sin embargo, podían existir factores exógenos que hicieran posible el daño o pérdida de un barco, entre los más comunes se encontraban las fuerzas de la naturaleza expresada en tormentas, las cuales en el mar podían ser mortales, o el choque con arrecifes formados en las aguas adyacentes a la costa que eran ignorados en los derroteros o cartas de navegación.⁶⁸⁹

Las balandras “San Josef”, “Covadonga” y la goleta “Victoria”, zarparon del puerto de Cartagena de Indias bajo el mando del capitán de fragata don Tomás Ramery el 18 de julio de 1792. Su misión era transportar la tropa que relevaría las apostadas en las guarniciones de Santa Marta y Río Hacha, lo cual se ejecutó sin ningún problema. A los tres días de haber salido llegó nuevamente al puerto la “San Josef” con el bauprés roto, el cual le fue remplazado de inmediato para que continuara operativa.

No obstante, estando la balandra “San Josef” en Bocachica lista para partir y continuar su trabajo, la noche del 22 de julio de 1792 le cayó un rayo que le destruyó el mastelero y palo mayor, además de quitarle la

⁶⁸⁸ Aunque son abundantes los trabajos que abordan este tema se recomienda ver: Claudio Bonifacio, *Galeones con tesoros: dónde están hundidos, qué llevaban*, Sevilla, Muñoz Moya Editores Extremeños, 2007; Flor Trejo Rivera (Coordinadora), *La flota de la Nueva España 1630-1631: vicisitudes y naufragios*, DF. México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2003; Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno, *Desastres marítimos en la carrera de Indias: una interpretación desde la actualidad*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1997; Del mismo autor, *El hombre frente al mar: naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1996; Jacques Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIII siècle: le cas de Nantes et son commerce colonial avec les îles d'Amerique*, Paris, Librairie de l'Inde Editeur, II t, 1993; Fernando Serrano Mangas, *Naufragios y rescates en el tráfico indiano durante el siglo XVII*, Madrid, Sociedad Estatal para la Ejecución de Programas del Quinto Centenario, 1991; Cesáreo Fernández, *Naufragios de la Armada Española. Relación histórica formada con presencia de los documentos oficiales que existen en el Archivo del Ministerio de Marina*, Madrid, Establecimiento tipográfico de Estrada, Díaz y López, 1867.

⁶⁸⁹ “El avance de la tecnología en cuanto construcción naval, implementación de instrumentos de navegación, conocimiento de vientos, rutas de navegación, geografía y derroteros, poco a poco hicieron que estos accidentes fueran disminuyendo...” Luis René Romero Castaño y Juan Felipe Pérez Díaz, *Naufragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano*, DF. México, Editorial Siglo XXI, 2005, p 114.

vida a un marinero de color negro, asimismo hirió gravemente a otro y aturdió a seis más de sus pasajeros.⁶⁹⁰ Las nuevas reparaciones del barco se realizaron hasta el 31 de julio de 1792, cuando estuvo nuevamente en buenas condiciones y siguió prestando sus servicios haciendo de transporte de tropas nuevamente.⁶⁹¹

Entre los inusuales casos de naufragios se encuentra el de la balandra guardacostas “San Miguel” la cual zarpó el 31 de diciembre de 1789 junto a la “Covadonga” del puerto de Bocachica, con la comisión de realizar el corso en las costas de barlovento. Ambos barcos se hallaban bien carenados, con todos sus pertrechos, tal y como lo señalaban los reglamentos. La primera de las embarcaciones, comandada por el teniente de navío Juan Bautista Elizalde, naufragó el 3 de enero de 1790, por haber chocado con un arrecife que no constaba en las cartas náuticas y cuya ubicación ignoraban el piloto y práctico del bajel.

Los responsables de la seguridad de la “San Miguel” cumplieron con las medidas obligatorias para la navegación, verbigracia el piloto medía frecuentemente la profundidad del agua al navegar por la bordada de tierra, y el práctico y segundo comandante se hallaban atentos a seguir el protocolo que garantizaba la seguridad del barco. No obstante, pese a las preventivas medidas fue inevitable que el guardacostas al hacer una maniobra para girar, habiendo entre seis y media a siete brazas de profundidad con existencia de arena negra, golpeo levemente la popa.

⁶⁹⁰ AGM, Expediciones, 13. Borrador de Tomás de Ramery. Informa sobre el rayo que le cayó a la balandra “San Josef” Bocachica, 23 de julio de 1792. “... la noche del día de ayer a las 8 ½ con una fuerte turbonada por el S. O. cayó un rayo en el palo que hizo los estragos siguientes: rompió el grimpolón, inutilizó el mastelero, rompió el motón de la ostaga del pico, culebreó el palo, dejándolo incapaz de servir, rompió tres garruchos, y desfondó el puño de la mayor, sobre la cubierta al pie del palo cogió una mochila de un soldado, y le inutilizó su ropa quemándole las patillas de acero de unas hebillas de metal que allí tenía. Desclavó la capa del palo, y separando dos cuñas entró en la bodega en donde se hallaban 135 personas de las cuales mató un negro marinero, hirió gravemente a otro, y sofocó por dos o tres horas a seis, que siguen sin novedad. De la bodega pasó al pañol de proa, en donde se hallaban los oficiales de mar con el contramaestre, y no hizo más daño que arrebatarle un farol que tenía encendido en la mano, y desbarató contra la amurada, salió por el escotillón de este pañol sin hacer más daño. Cuando cayó el rayo despidió una chispa que entró en la cámara en donde no hizo más efecto que llevar un pedazo de baqueta de una cama al salir por las ventanas de popa...”

⁶⁹¹ *Idem*. Oficio de Joaquín de Cañaveral para Antonio Valdés. Informa sobre el transporte de tropas de relevo a Santa Marta y Río Hacha y los inconvenientes que tuvo la balandra “San Josef”. Cartagena de Indias, 31 de julio de 1792.

Cuando el comandante del barco se percató del suceso mandó virar por abante en la mayor orzada. Asimismo, ordenó al contador piloto decir en voz alta la profundidad del agua, quien señaló la misma cantidad y calidad anterior del fondo. El teniente de navío don Juan Bautista Elizalde inmediatamente decidió dirigir la nave hacia la cercana punta de Morro Hermoso, que se encontraba a una distancia de entre cuatro a cinco millas. El calafate, después del bajel haber virado, notó más agua de la regular dentro de la bodega y en una segunda inspección le manifestó al comandante el excesivo aumento del nivel. La situación siguió empeorando notablemente, pese al empleo de la bomba y cubos para achicar el agua. El jefe militar, al percatarse del incremento del peligro dio la orden de avisarle⁶⁹² a la “Covadonga” para que se acercara a auxiliarlos.

El teniente de navío don Juan Bautista Elizalde aunque empleó todos los medios a su alcance no pudo evitar la tragedia de perder el barco. No obstante, tomó las medidas oportunas para salvar a la tripulación, dejó caer el ancla al fondo del mar entre doce o catorce brazas, con el fin de evitar retrasar el trasbordo a las lanchas. En el hecho solamente perdió la vida uno de los criados del comandante por no atender a su llamada. También lograron salvar los caudales de las cuentas de su majestad que transportaban para Río Hacha.⁶⁹³

El comandante general don Joaquín de Cañaveral calificó la pérdida de la balandra “San Miguel” como inevitable y lastimosa. Sus oficiales

⁶⁹² “Las comunicaciones navales en el siglo XVIII habían evolucionado relativamente poco con respecto a las empleadas comúnmente en las centurias precedentes. Las más usuales eran las directas, a viva voz, por medio de grandes bocinas que llegaban a tener hasta dos metros y medio de longitud. o por señales ópticas -banderas de día y faroles de noche, y acústicas como cañonazos, descargas de fusilería, instrumentos musicales de percusión y campanas. Las comunicaciones se codificaban en cuadernos de señales que se acostumbraba a incluir como adiciones a cada instrucción táctica de una escuadra que salía a campaña. Es de advertir, sin embargo, que existía una prevención innata y natural contra las señales, sobre todo en combate, ya que frecuentemente el humo no permitía distinguirlas claramente, por lo que se hacía necesario atacar al enemigo con planes premeditados y bien concebidos, que restringiesen el empleo de las señales al mínimo imprescindible para el éxito de la función.” José Ignacio González-Aller Hierro, “Consideraciones sobre la táctica y comunicaciones navales en el siglo XVIII” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1983, nº 3, p. 143.

⁶⁹³ AGM, Expediciones, 11. Expediente formado en Consejo de Guerra al teniente de navío don Juan Bautista Elizalde, comandante de la balandra “San Miguel” por haber naufragado. Cartagena de Indias, 15 de enero de 1790.

fondearon en la balandra “Covadonga” la noche del 8 de enero de 1790, y al día siguiente se le presentaron a su jefe militar antes de que saliera el Sol, honradamente, celosos de su honor y concepto, solicitándole ser juzgados en Consejo de Guerra, como lo señalaban las *Ordenanzas Navales*. Cañaveral, además de poner en marcha los trámites legales, también procedió a enviar en la goleta “Taumaturgo” a cargo del teniente de navío don Antonio de la Torre los 1.500 pesos salvados del naufragio y requeridos con urgencia en Río Hacha. De igual manera comisionó al capitán de fragata don Manuel Urtezabel con las balandras “San Joseph” y “Covadonga” a sondear y reconocer el paraje donde chocó la “San Miguel”, para situar bien el bajo si realmente lo había, y extraer del barco hundido todo lo que pudieran salvar.⁶⁹⁴

Finalmente, otro caso similar fue el de la balandra “Nuestra Señora de Covadonga” producido debido al choque contra un arrecife en el lugar llamado Bajo del Bujío del Gato. El comandante de este guardacostas era el teniente de navío don Pedro Quevedo. El suceso ocurrió cuando por comisión se dirigió a interceptar una balandra contrabandista ubicada en el fondeadero de Sabanilla. De los resultados de los trámites legales generados por el hecho, el rey dictaminó en septiembre de 1803 que el desgraciado accidente sucedió por circunstancias inevitables. Es decir, acaeció en un paraje ignorado por el comandante y piloto del barco, y el primero de ellos cumplió antes y después del accidente todas las obligaciones señaladas por las *Ordenanzas Navales*.⁶⁹⁵

6. Los médicos-cirujanos

Los buques de la Real Armada Española, al igual que los guardacostas de América, llevaron en sus tripulaciones la imprescindible

⁶⁹⁴ *Ídem*, Oficio de Joaquín de Cañaveral para Antonio Valdés. Informa sobre la pérdida inevitable de la balandra “San Miguel”. Cartagena de Indias, 14 de enero de 1790.

⁶⁹⁵ AGN, Cuerpo General de Oficiales, 620/980. Oficio de Domingo de Grandellana para Francisco Gil y Lemos. Informa sobre el proceso formado al teniente de navío Pedro Quevedo por la pérdida de la balandra “Nuestra Señora de Covadonga”. San Ildefonso, 20 de septiembre de 1803.

figura de los médicos-cirujanos,⁶⁹⁶ personal filantrópico por definición y pieza fundamental de la logística militar. Se encargaban de mantener la sanidad, de asistir a los enfermos y heridos tanto en los barcos de guerra del rey como en sus ejércitos y hospitales.⁶⁹⁷ Los profesionales de la medicina moderna eran egresados de las Universidades del Reino y, para el caso concreto de la Marina de Guerra, se daba preferencia a los graduados del Real Colegio de Medicina y Cirugía de Cádiz, fundado por

⁶⁹⁶ A mediados del siglo XVIII los términos de cirujano y médico fueron disímiles. Inicialmente el cirujano era una persona sin una formación universitaria, con un trabajo esencialmente de carácter manual y no intelectual, mientras que el médico era todo lo contrario, es decir, un individuo erudito conectado con el mundo académico. Sin embargo, con la creación de las Reales Escuelas de Medicina, se fueron fusionando ambas figuras. Véase: Manuel Gracia Rivas, “La proyección de la Sanidad Naval. El siglo de la Ilustración” en *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana: 24-28 de noviembre de 1997*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999, pp. 295-308.

⁶⁹⁷ Sobre el tema de la medicina y los médicos-cirujanos existen diversos trabajos de investigación. Sin embargo, se recomienda ver: Adriana María Alzate Echeverri, *Suciedad y orden: reformas sanitarias borbónicas en la Nueva Granada 1760-1810*, Bogotá, Editorial Universidad del Rosario, 2007; Santiago Díaz Piedrahita y Luis Carlos Mantilla R., *La terapéutica en el Nuevo Reino de Granada: un recetario franciscano del siglo XVIII*, Bogotá, Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, 2002; Mary Lindemann, *Medicina y sociedad en la Europa Moderna. 1500-1800*, Madrid, Siglo XXI de España Editores, 2001; Antonio Orozco Acuaviva, *Los cirujanos navales de la “Asamblea Amistosa Literaria” de Jorge Juan*, Cádiz, Fundación Uriache, 2000; María Soledad Campos Díez, *El Real Tribunal del Protomedicato Castellano (siglos XIV-XIX)*, Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla La Mancha, 1999; Juan Riera, *Médicos y cirujanos ilustrados de la Bascongada*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1998; Asunción Fernández, *Documentos para la Historia de las profesiones sanitarias: el colegio de Médicos y Cirujanos de Zaragoza*, Zaragoza, Colegio Oficial de Médicos, 1996; Blas Bruni Celli, *Bibliografía hipocrática*, Caracas, Ediciones del Rectorado de la Universidad Central de Venezuela, 1984; Luis Granjel, *La medicina española del siglo XVIII*, Salamanca, Ediciones de la Universidad de Salamanca, 1979; Antonio Martínez Zulaica, *La medicina del siglo XVIII en el Nuevo Reino de Granada: de Europa a América a través de filtro español; una gesta y un drama*, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 1973; Antonio Hermosilla Molina, *Cien años de medicina sevillana: la Regia Sociedad de Medicina y demás ciencias, de Sevilla, en el siglo XVIII*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla, 1970; y María Palmira Villa Río, *Casal en Oviedo: estudio documental de los médicos, cirujanos y boticarios de Oviedo en el siglo XVIII*, Oviedo, Instituto de Estudios Asturianos, 1967.

Fernando VI. El rey Carlos IV y su ministro Manuel Godoy⁶⁹⁸ en 1791 impulsaron una serie de reformas en la institución que formaba a los médicos-cirujanos para la Armada, con el objetivo de perfeccionarla.⁶⁹⁹

Los “*pretendientes*” a ingresar al Real Colegio como “*colegiales*” debían de tener un mínimo de diecisiete años de edad y un máximo de veintiuno, carecer de cualquier defecto físico que entorpeciera su profesión, además de haber estudiado la latinidad y filosofía. Si algún aspirante poseía conocimientos de geometría y física experimental o dominaba los idiomas griego, francés, inglés o italiano se le podía dispensar el exceso de un año en la edad máxima para su admisión, es decir veintidós años. Una vez presentada la solicitud formal para el ingreso, los candidatos eran convocados a un examen ante un grupo de catedráticos y el director de Colegio. Los jóvenes eran evaluados por dos profesores del conjunto sobre latinidad y filosofía.

Los mozos que superaban las pruebas tenían derecho a presentarse ante el intendente del Departamento con un oficio que le entregaba el

⁶⁹⁸ Manuel Godoy, *Memorias de don Manuel Godoy príncipe de la Paz. Cuenta dada de su vida política*, París, Librería Americana de Lecointe y Lasserre, 1839, t. II, pp. 132-133. “Los apuros en que se vió el gobierno para haber de dotar con facultativos hábiles en estas ciencias el ejército y la armada, me hicieron conocer el atraso en que se hallaba este ramo tan esencial de la enseñanza pública, y la necesidad de consagrarle una atención especialísima. No creyendo ser bastante encomendarlo á otros, le tomé por cuenta mia. Mi primer cuidado fué de hacer revisar las ordenanzas y de ampliar y mejorar los estudios de los tres colegios de cirugía de Madrid, Barcelona y Cadiz, mientras se preparaban nuevas casas para aumentar esta enseñanza, como por último se realizaron en Burgos y en Santiago. En la misma capital del reino faltaba aun al colegio de San Carlos la enseñanza práctica. Para llenar este vacío, establecí al proviso una grande enfermería agregada al colegio, bien surtida de medicinas y de toda suerte de aparatos é instrumentos. Al propio tiempo, para estimular á los alumnos y excitar la concurrencia, se dotaron doce plazas destinadas á los jóvenes que ofreciesen mas talentos y esperanzas. A estas medidas, tomadas por el pronto en el año de 1793, y á otras varias que se adoptaron y extendieron á los otros dos colegios, se añadieron otras mas para mejorar del mismo modo el ramo de Farmacia y demas ciencias auxiliares del arte médica, descuidadas con respecto á ella casi en todas partes. Acudida esta primera necesidad, fundé luego en 1795 el real colegio de medicina de Madrid, y en el mismo año logré zanjar y establecer el real estudio de medicina práctico-clínica...”

⁶⁹⁹ En esta época los estudios de medicina se encontraban institucionalizados y se realizaban con criterios científicos. Los esquemas de finales de la Edad Media e inicios de la Moderna ya habían sido superados, la medicina dejó de ser inherente a las castas viles y pasó a tener a los nobles entre sus adeptos. Para profundizar más en el tema véase: Luis Martín Santos, *Barberos y cirujanos de los siglos XVI y XVII*, Salamanca, Junta de Castilla y León, 2000; Mikel Astrain Gallart, *Barberos, cirujanos y gente de mar: la sanidad naval y la profesión quirúrgica en la España ilustrada*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1996; Antonio Contreras Mas, *La formación profesional de los cirujanos y barberos en Mallorca durante los siglos XIV-XV*, Barcelona, J. Uriach, 1992.

director para formarle su asiento y filiación en la Contaduría Principal de Marina. Con la carta de aprobación, también el interesado debía presentar al intendente su correspondiente limpieza de sangre intervenida por el juez fiscal de su lugar de residencia, además de su fe de bautismo, la de sus padres, abuelos paternos y maternos, la fe de casamientos de estos, la fe de vida y costumbres del pretendiente más el aval legalizado de una persona comprometida en mantenerlo decentemente vestido y calzado, mientras realizaba sus estudios. Todos los colegiales, por ser sujetos de “*buen nacimiento*” disfrutaban del convencionalismo social de don.

La carrera de médico-cirujano solía durar seis años, al menos que un colegial se interesara en perfeccionar la medicina, cirugía o alguna rama auxiliar. En esos casos su permanencia en el Colegio se podía extender a ocho años. En el primero los alumnos estudiaban: anatomía, física experimental, química, botánica y vendajes. En el segundo: fisiología, higiene, patología general, terapéutica y materia medicinal. En el tercero: patología particular de cirugía, distinguida en tratados de tumores, úlceras, heridas diversas, enfermedades de ojos y algunas particulares de los dientes y el álgebra quirúrgica. En el cuarto: el modo de practicar las operaciones de cirugía comparando los métodos para la preferencia ejercitándose directamente sobre cadáveres, tratados de parto de mujeres paridas, niños recién nacidos y enfermedades venéreas. El quinto: tratado de afectos de medicina, aforismos de Hipócrates y una especial explicación de las enfermedades castrenses con especial énfasis en la de los navegantes. Y por último, en el sexto año se volvían a estudiar las mismas materias del quinto. Superadas todas las pruebas, el Real Colegio de Medicina y Cirugía le confería al interesado el título de bachiller en filosofía y bachiller en medicina, con la misma categoría que si se hubiera graduado en cualquier Universidad del Reino.⁷⁰⁰

⁷⁰⁰ *Ordenanzas de S. M. que se debe observar en el Colegio de Medicina y Cirugía establecido en la ciudad de Cádiz, y por el cuerpo de profesores en la Real Armada, para gobierno del mismo Colegio, asistencia al hospital, y servicio de los buques de guerra*, Madrid, en la oficina de don Benito Cano, 1791.

Las *Ordenanzas Navales* de 1748 no hacen referencia a los médicos-cirujanos. Sin embargo, las de 1793, en su Título Quinto “*De los Médico-Cirujanos embarcados*”, tratan el asunto en treinta artículos, los cuales fundamentalmente señalan cuales eran las obligaciones de los galenos que prestaban sus servicios a la Real Armada Española. Entre los aspectos más importantes se señala que debían ser reputados como oficiales mayores y tratados con las distinciones correspondientes a esa calidad. Cuando se embarcaban en un buque de guerra recibían una caja con medicinas, utensilios de su profesión y de enfermería, y en el caso de haber más de uno, se le entregaba al de mayor clase o antigüedad.

El médico-cirujano debía organizar de la mejor manera posible la enfermería para ser empleada durante un combate o faena arriesgada. Le correspondía informar al oficial de detal sobre el particular para preparar los vendajes y demás materiales necesarios, con el fin de ofrecer las soluciones más oportunas a las necesidades surgidas. A los enfermos tenía que examinarlos por la mañana y por la tarde, realizando las correspondientes papeletas de baja al hospital o enfermería, las cuales se entregaban al oficial de guardia.

A los galenos también les correspondía vigilar el aseo de la enfermería, la organización de la colocación de los pacientes según la cantidad existente, y la asistencia del sangrador y enfermeros para el suministro de medicinas y alimentos ordenados por su conveniencia. Tenían que exponerles a los comandantes de los barcos todo lo perjudicial para la conservación del equipaje, la calidad de los alimentos, vestimenta de la tripulación, humedad y falta de ventilación de la nave, además de proponer las soluciones exigidas por cada circunstancia.

Si los facultados observaban alguna enfermedad contagiosa debían informar con prontitud a los comandantes para la posible separación de enfermos y sanos, si no existía la oportunidad de remitirlos a tierra. Asimismo, le incumbía notificar sobre la ropa de las personas fallecidas o de enfermería, sospechosas de conservar bacterias o virus de enfermedades

contagiosas por lo que convenía quemarlas o arrojarlas al mar con algún objeto que suministrara el peso necesario para sumergirse.

El médico-cirujano, en cuanto le fuera viable, debía trasladar a los enfermos o heridos a un hospital de escuadra en tierra o casas de particulares, para asistir al paciente de la mejor manera posible.⁷⁰¹ Las visitas médicas se efectuarían con la mayor frecuencia posible con el fin de mantener informado al comandante, para la salida del barco y otros fines convenientes. Cuando se arribaba a un puerto, y con especial énfasis si era extranjero en donde existiera un hospital reconocido, convenía procurar visitarlo, con el objetivo de conocer y darse a conocer a sus facultativos, instruyéndose de las enfermedades reinantes, métodos curativos y plantas medicinales propias de cada suelo. En las escuadras o concurrencia de barcos en un mismo puerto se tenían que juntar los profesores, una vez por semana, en el bajel comandante, a conferenciar sobre las dolencias detectadas en los buques y de los temas propios de la medicina.

El clínico del barco no podía emitir informe de achaques a petición de los individuos, sin la previa autorización del comandante. Y si en cualquier momento se descubría que el médico-cirujano realizó un diagnóstico falso, debía separarse de su plaza y ser puesto a disposición para recibir un castigo proporcional a la gravedad del caso. Cuando había embarcado un ayudante director, éste dirigiría todas las pautas necesarias para tratar a los enfermos, además de ejercer las funciones de superior de los médicos-cirujanos.⁷⁰² Por otro lado, las *Ordenanzas Navales* de 1802 organizaron las labores de los galenos en el Título 25, “*De los médico-cirujanos a bordo, y de los sangradores*”, que posee catorce artículos. En este cuerpo de normas la información está más sintetizada y no existen

⁷⁰¹ Respecto al tema de los Hospitales se aconseja consultar: Carlos Manuel da Costa Carballo, *La enseñanza de la medicina a finales del siglo XVIII en las instituciones docentes madrileñas ubicadas en el Hospital General de Madrid*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1992; Domingo Galán Ahumada, *La Farmacia y la botánica en el Hospital Real de Marina de Cádiz*, Madrid, Editorial Naval, 1988; Salvador Clavijo y Clavijo, *La trayectoria hospitalaria de la Armada española*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1944.

⁷⁰² *Ordenanzas Generales...*, t. I, pp. 377-386.

variaciones significativas en las funciones de los galenos de la Real Armada Española.⁷⁰³

Entre las principales dolencias atendidas por los médicos navales se encontraban los mareos sufridos por los novatos embarcados, producidos como consecuencia de los vaivenes y maniobras de los barcos en la mar. El enfriamiento del vientre o estreñimiento derivado de la inadecuada alimentación⁷⁰⁴ a bordo y que algunas veces creaban problemas de hemorroides; la disentería, que es una enfermedad infecciosa producida por una bacteria proliferante en los ambientes insalubres, o alimentos y agua contaminados. Sus síntomas eran la diarrea con alguna mezcla de sangre, fiebre, escalofríos y vómito. A estos padecimientos se sumaba el gran riesgo, existente en los barcos, de una epidemia.

Otras enfermedades frecuentes y en ocasiones graves eran las fiebres producidas por virus, bacterias o insolaciones, a las que se acostumbraba llamar calenturas pútridas o vomito negro (fiebre amarilla), que son padecimientos virales agudos e infecciosos, cuyo principal factor de transmisión fue y sigue siendo la picadura del mosquito actualmente denominado "*Aedes aegypti*".⁷⁰⁵ Empero, quizás el mal más común entre la gente de mar fue sin duda el escorbuto, consecuencia de una

⁷⁰³ *Real ordenanza naval...*, pp. 327-334.

⁷⁰⁴ "En la programación del viaje de cualquier tipo de embarcación, las provisiones alimenticias asumían un papel primordial, pues eran la garantía para disfrutar del ritmo normal de la vida a bordo; servían para hacer frente a períodos más largos de embarque que causaban los imprevistos del mar; también se evitaba la aparición de múltiples enfermedades, consecuencia, en cierta medida, de una alimentación insuficiente." Anna Unali, *Marineros, piratas y corsarios catalanes en la baja edad media*, Sevilla, Editorial Renacimiento, 2007, p. 99.

⁷⁰⁵ Para ampliar los conocimientos sobre las enfermedades que solían afectar a la tripulaciones de los barcos se recomienda ver la valiosa obra del médico Pedro María González, *Tratado de las enfermedades de la gente de mar, en que se exponen sus causas, y los medios de precaverlas*, Madrid, Imprenta Real, 1805, pp. 104-366.

avitaminosis, es decir, la carencia de vitaminas contenidas en las frutas y hortalizas frescas.⁷⁰⁶

Las medicinas proporcionadas a los enfermos, para paliar sus dolencias, solían ser jarabes; remedios químicos extraídos de sales de origen animal, vegetal y mineral; aguas destiladas de plantas y sales; mixturas, que eran mezclas de sustancias tanto sólidas como líquidas; infusiones hechas con medicamentos, licores, agua o sales; emulsiones similares a la horchata o leche de origen vegetal; polvos procedentes de plantas y minerales; píldoras creadas con varios ingredientes pulverizados y homogeneizados a través de algún jarabe o licor; clister, consistía en un medicamento líquido vertido en el intestino recto con el objetivo de provocar las evacuaciones del mismo, alterar o nutrir, se elaboraban con infusiones, aceites, miel y bálsamos; y también supositorios, una medicina sólida para introducir por el ano, elaborada con miel, sales y aceite de almendra.⁷⁰⁷

En los barcos de los corsarios estaba previsto, igual que en los guardacostas del rey, llevar a bordo un facultado en la medicina. Este mandato se cumplió generalmente, y cuando no era posible se sustituía al galeno con la presencia de los llamados sangradores o barberos sangradores encargados de realizar, por medio del empirismo, las curaciones de heridas o enfermedades, evidentemente con el perjuicio de no tener los conocimientos intelectuales de un egresado de la Universidad o Colegio de Medicina. Sin embargo, los informes emitidos por estos

⁷⁰⁶ Para ahondar en el tema véase: John Booker, *Maritime quarantine: the British experience, c. 1650-1900*, Aldershot, Ashgate, 2007; Stephen R. Bown, *Escorbuto: cómo un médico, un navegante y un caballero resolvieron el misterio de la peste de las naos*, Barcelona, Juventud, 2005; Kenneth J. Carpenter, *The history of scurvy and vitamin C*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988; François Raymond, *Disertación médico histórica sobre la elefancia y su distinción de la lepra: con noticias acerca del escorbuto, fuego de San Anton, peste, lue Venerea y otras dolencias cutáneas inmundas, y la Historia física de los tiempos y climas*, Madrid, Pacheco, 1786.

⁷⁰⁷ Vicente de Lardizábal, *Consideraciones político-médicas sobre la salud de los navegantes, en que se exponen las causas de sus mas frecuentes enfermedades, modo de precaverlas, y curarlas. Con las conducentes instrucciones para el régimen de los cirujanos de navíos, que hacen viaje a la América, especialmente para los de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, a fin de que con mayor acierto se conduzcan, así en el método curativo de los enfermos, como en el manejo de los botiquines de su cargo*, Madrid, don Antonio Sanz impresor del rey, 1769, pp. 145-210.

hombres podían tener validez legal para tramitar bajas médicas o retiros por invalidez. En las estructuras del corso no existió una dependencia específica para el personal sanitario, por lo cual es sensato deducir que en los tiempos de paz, cuando no se necesitaba a los corsarios, tampoco se requería el servicio realizado por estos hombres, quienes seguramente se dedicarían a prestar las atenciones sanitarias elementales demandada por la población de Tierra Firme.⁷⁰⁸

Durante el período estudiado no abundaban precisamente los profesionales de la medicina en el Virreinato del Nuevo Reino de Granada y, como consecuencia, no se podían cubrir todas las necesidades clínicas demandada por la sociedad.⁷⁰⁹ Las principales causas del problema eran la escases de personal sanitario y de profesores provenientes de la Península Ibérica, además de la inexistencia de una institución que formara a los jóvenes de la población local en la disciplina galena. Sin embargo, los asentamientos militares, por lo general, siempre contaron con asistencia médica prestada por los facultados que había estudiado en España.⁷¹⁰ Como alternativa, en la unidad político-administrativa, algunos individuos aficionados se dedicaron a ejercer el oficio sin los debidos estudios formales ni permisos legales.⁷¹¹

Los médicos-cirujanos que trabajaron en los guardacostas de Cartagena de Indias, al igual que el resto de la tripulación, tenían sus vidas personales vinculadas a la institución castrense, es decir, la propia historia de los guardacostas condicionó el día a día de los galenos, trayendo periodos de relativa calma en tiempos de paz, y convulsionando la

⁷⁰⁸ Jairo A. Bracho Palma, *La defensa...*, pp. 195-196.

⁷⁰⁹ Pilar Gardeta Sabater, *Sebastián José López Ruiz (1741-1832) Sus escritos médicos y el ejercicio de la medicina en el Virreinato de Nueva Granada durante la segunda mitad del siglo XVIII*, Málaga, Servicio de Publicaciones e Intercambio Científico de la Universidad de Málaga, 1996, p. 35.

⁷¹⁰ *Ibidem*, p. 52.

⁷¹¹ *Ibidem*, pp. 83-84. Incluso en la propia capital del Virreinato existieron personas que sin haber estudiado medicina se dedicaban a ejercer el oficio. En un informe sobre el estado de la medicina en Santa Fe del 31 de octubre de 1799, se puede leer: “Nada de esto según veo se necesita en esta capital, porque todos logran sus licencias tácitas, o expresas, para curar, sin más diligencia que presentarse al público y tomar a su cargo cuantos enfermos quieran entregarse en sus manos; mas ellos, por sus circunstancias dan la idea de su carácter, cuando con toda libertad, y sin patentes libradas en Tribunal privativo, ejercen la Medicina, Cirugía y Farmacia.”

tranquilidad en los lapsos de guerras declaradas o en los intermitentes combates contra los persistentes contrabandistas nacionales y extranjeros.

Aunque el trabajo defensivo de los guardacostas acarreó siempre una serie de riesgos para sus tripulaciones, a los cuales evidentemente también estaba expuesto el personal sanitario. No obstante, el Apostadero de Cartagena de Indias y su escuadra resultaron ser un destino apreciado por los médicos. Posiblemente por la relativa paz que generalmente imperaba en el destino, por su condición de ciudad-puerto, su clima cálido, fructífera economía con que contó en el siglo XVIII, y claro está, por la idiosincrasia de sus habitantes.

El segundo profesor médico-cirujano particular don Agustín Tenreiro, natural de San Martín de Valdetires en el Reino de Galicia, en el año 1802 se encontraba destinado al bergantín “Cartagenero”, perteneciente al Apostadero de Cartagena de Indias. En ese momento tenía una experiencia de nueve años y nueve meses en su profesión, algunos de ellos destinado en navíos y otros en Tierra Firme en Tolón-Francia. A Tenreiro le agradó mucho el destino caribeño, por lo cual le solicitó al rey que no lo cambiara de plaza. Argumentó que cuando se embarcó en Tolón para ir a América perdió todo su equipaje, además había servido al monarca con el mayor amor y celo, lo cual acreditó con las certificaciones de los jefes a cuyas órdenes estuvo. Los guardacostas le garantizaron a este hombre un sueldo lo suficientemente bueno para pagar la manutención de su anciana madre, mujer y dos hijas.⁷¹²

Los médicos-cirujanos, como muchos otros españoles peninsulares que se trasladaban a América, se vieron influidos por el arraigo a la tierra,⁷¹³ es decir, después de vivir durante un tiempo prudencial se adaptaban tanto a la vida y clima del Caribe que incluso algunos de ellos llegaron a evitar por cualquier medio su retorno a España. Algo similar

⁷¹² AGM, Cirujanos, 2898/145. Carta del médico-cirujano Agustín Tenreiro para el rey. Solicita que lo dejen continuar prestando sus servicios en el Apostadero de Cartagena de Indias. Cartagena de Indias, 20 de octubre de 1802.

⁷¹³ Véase: Alejandro García Álvarez, *Gestión económica y arraigo social de los castellanos en Cuba*, Valladolid, Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Turismo, 2009.

expresó claramente el profesor de cirugía y medicina, don Francisco Dalmau, de casi setenta años de edad, y el más antiguo de la clase de primeros de la Real Armada.

Dalmau comenzó su carrera a los diez y nueve años de edad como colegial en el Real Colegio de Cirugía de Cádiz. Su primer mérito lo adquirió en el Departamento de la misma ciudad, donde se habilitó como segundo cirujano para el transporte del regimiento de la Reina a Portobelo en embarcaciones particulares fletados por cuenta de la Real Hacienda. Después obtuvo diversos destinos hasta que lo asignaron al Apostadero de Cartagena de Indias, a donde fue trasladado a bordo de la fragata de su majestad “La industria”, mandada por el capitán de navío don Juan Lombardon, para trabajar en los guardacostas, en los cuales, sin nota negativa alguna, permaneció durante más de cuarenta años.

En Cartagena de Indias ejerció las facultades de medicina y cirugía en los Reales Hospitales de Marina de la plaza, y aunque en varias ocasiones pidió su regreso a España, sus jefes no se lo permitieron. No obstante, cuarenta años fueron suficiente para echar raíces en la tierra neogranadina.⁷¹⁴ El laborioso galeno desafortunadamente se contagió de una calentura maligna en la goleta “Mercedes”, la cual no lograba superar y seguía padeciendo. El comandante general del Apostadero, Irigoyen, por esa circunstancia estuvo dado a la idea de que el veterano de la medicina se encontraba imposibilitado para embarcarse, tanto por su enfermedad como por su avanzada edad.⁷¹⁵ Con el fin de evitar volver a España el médico-cirujano usó como argumento que estaba muy viejo y con muchos achaques. Si intentaba regresar a servir en Europa o a hacer allí presentes sus méritos, pondría en peligro su vida, con el grave perjuicio de dejar en total abandono y en la más lastimosa miseria a su mujer y familia.

⁷¹⁴ AGM, Cirujanos, 2898/42. Oficio de Francisco Dalmau para el rey. Solicita que se le asigne un destino en el Apostadero y no en los barcos debido a sus achaques, o bien concederle el retiro. Cartagena de Indias, 25 de enero 1810.

⁷¹⁵ *Ibidem*. Oficio de Miguel Antonio de Irigoyen para el excelentísimo don Domingo de Grandallana. Informa que se debía pagar el sueldo al médico-cirujano don Francisco Dalmau aunque estuviese imposibilitado para embarcarse. Cartagena de Indias, 22 de enero de 1805.

Por tales motivos don Francisco Dalmau, que había llegado a Cartagena de Indias aproximadamente en 1770, dirigió sus suplicas al rey para que le dejaran en cualquier destino del Apostadero o plaza en donde pudiera seguir sirviendo por el resto de sus días, porque no podía seguir ejerciendo su profesión en los guardacostas como consecuencia de los achaques derivados de su avanzada edad, o sí el rey lo consideraba oportuno, le concediera el retiro merecido por sus largos años de trabajo.⁷¹⁶

Los médicos-cirujanos que prestaron servicios a su majestad en los buques de guerra, igual que el resto de la tripulación, como ya se ha mencionado, también tuvieron el peligro de morir en un combate naval, exponían sus vidas ante un naufragio, podían ser privados de su libertad como prisioneros de guerra e incluso dejar desamparados económicamente a los familiares a su cargo por la ineficiencia administrativa derivada tanto de causas endógenas como exógenas.

Tal fue el caso del fallecimiento del médico-cirujano de la balandra “Nuestra Señora de Covadonga” la cual, persiguiendo a unos contrabandistas, a barlovento de Cartagena de Indias en el lugar llamado Sabanilla, naufragó el 24 de marzo de 1803, y de sus setenta y cuatro tripulantes treinta y cinco resultaron muertos.⁷¹⁷

El cirujano segundo de la Real Armada don Manuel de Moya fue privado de su libertad durante un combate naval. Para volver a gozar de su libre albedrío tuvo que esperar un acuerdo de intercambio de prisioneros de guerra con los jefes de Jamaica, el cual se ejecutó en el año 1806. Al galeno lo trasladaron a la plaza de Cartagena de Indias durante una comisión reservada de la fragata de guerra británica “La Pie”, comandada por el capitán de navío don Carlos B. H. Ros. El oficial inglés

⁷¹⁶ *Ibidem*. Oficio de Francisco Dalmau para el rey. Solicita que se le asigne un destino en el Apostadero y no en los barcos debido a sus achaques o bien concederle el retiro. Cartagena de Indias, 25 de enero 1810.

⁷¹⁷ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/980. Oficio de Cosme de Carranza para el príncipe de la Paz. Informa sobre la pérdida de la balandra “Nuestra Señora de Covadonga”. Madrid, 3 de septiembre de 1803.

también le informó al comandante del Apostadero, don Manuel de Irigoyen, que ya habían sido canjeados el teniente de fragata don Joaquín Soroa y el alférez de navío don José de Bustamante.⁷¹⁸

Los médicos-cirujanos, al igual que el resto de personal cualificado de la Real Armada española, cuando eran destinados a un Apostadero de América, si estaban casados algunos solían llevarse consigo a sus mujeres e hijos y otros las dejaban en España. Las féminas acaudaladas no necesitaban del sueldo de su marido para vivir, pero esos casos no eran mayoritarios. Lo más común era que las señoras, en muchas ocasiones con la carga de más de un hijo, dependieran del dinero asignado o enviado por su marido.

Para finalizar se verá un caso representativo, el de doña Benita López. Desde el Ferrol, le solicitó el 13 de enero de 1808 al Despacho Universal de Marina⁷¹⁹ el dinero asignado, antes de partir a trabajar en los guardacostas de Cartagena de Indias, por su marido el médico-cirujano auxiliar de la Real Armada don Agustín Tenreiro. El problema del retraso radicó en que las autoridades competentes debían enviar la reválida desde ultramar, pero el hecho en teoría se dificultó por las circunstancias de la guerra entre España e Inglaterra. La dependiente mujer, para hacer valer sus derechos, solamente pudo presentar una carta enviada por su esposo, donde suplicaba a las autoridades metropolitanas efectuar el pago que él había dejado estipulado a su mujer e inocentes criaturas para su manutención.

Desafortunadamente para doña Benita, la administración del Despacho Universal de Marina fue inflexible en su asunto; razonaron que no le podían realizar el pago porque se estarían alterando los reglamentos, por ello resolvieron el 20 de enero de 1808 continuar el trámite por la vía regular. Es decir, para proceder a efectuar el reintegro correspondiente se

⁷¹⁸ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/1176. Oficio de Miguel Antonio de Irigoyen para el excelentísimo don Francisco Gil y Lemos. Informa sobre el canje de oficiales de la Real Armada prisioneros de los ingleses. Cartagena de Indias, 31 de diciembre de 1806.

⁷¹⁹ Véase: Dionisio A. Perona Tomás, *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina 1714-1808*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1999.

debía esperar el envío de la documentación necesaria desde Cartagena de Indias.⁷²⁰ Los familiares dependientes del personal de la Real Armada, por las circunstancias extraordinarias de la guerra en ocasiones, se vieron perjudicados por los procesos administrativos.

7. Los capellanes

Los capellanes de Marina eran párrocos y directores espirituales de todas las personas que se encontraban en los barcos y fuera de éstos. Estaban obligados a usar siempre los hábitos, los cuales solamente podían ser cortos si se acostumbraba en el país de su residencia, por el imperante clima cálido.⁷²¹ Sin embargo, durante la administración de los sacramentos⁷²² era ineludible emplear la indumentaria estipulada por la Iglesia, so pena de ser castigados. Los clérigos de Dios que se excedieran en vestirse con ropa corta, utilizaran atuendos de colores excesivos o adornos impropios de los eclesiásticos se exponían a la misma suerte.

Cuando los capellanes obtenían su destino en un barco de guerra, debían presentarse ante el subdelegado del Departamento, si lo había, donde tomaban las órdenes. Seguidamente era obligatorio visitar al comandante general, al intendente y al jefe del buque. La idea consistía en hacer un gesto de urbanidad, el cual les servía *a posteriori* para facilitar el cumplimiento de sus labores. Cuando el sacerdote se embarcaba, era

⁷²⁰ AGM, Cirujanos, 2898/145. Carta de Benita López, mujer de un médico-cirujano de la Real Armada, para el secretario de Estado del Despacho Universal de Marina. Solicita la asignación que le ha dejado su marido. Ferrol, 13 de enero de 1808.

⁷²¹ "... la Iglesia era uno de los pocos y más rápidos canales de ascenso social para quienes hubiesen nacido inteligentes pero pobres; daba posibilidades de realización personal en campos tan diversos como el estudio, la ciencia o la política y la conducción de hombres; permitía ejercer una considerable influencia social a través del confesionario o de sus escuelas y, en general, daba seguridad y respetabilidad. Finalmente, para el elemento femenino, ingresar en sus filas constituía una de las pocas alternativas honestas al matrimonio, en una sociedad que no concebía la vida independiente de una mujer soltera." Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *La colonización. La huella de España en América*, Madrid, Ediciones Anaya, S. A., 1988, p. 92.

⁷²² Respecto al tema consúltense: Bernard Piauxt, *¿Qué es un sacramento?*, Andorra, Casal i Vall, 1964; Dionisio Borobio, *Sacramentos en general: Bautismo y Confirmación en la Escuela de Salamanca. Francisco Vitoria, Melchor Cano*, Salamanca, Publicaciones Universidad Pontificia, 2007; Gabriel Martínez Reyes (compilador), *Cartas de los obispos de Cartagena de Indias durante el período hispánico, 1543-1820*, Medellín, Editorial Zuluaga, 1986; Gérard Dufour, *Clero y sexto mandamiento: la confesión en la España del siglo XVIII*, Valladolid, Ámbito, 1996; José Manuel Groot, *Historia eclesiástica y civil de Nueva Granada escrita sobre documentos auténticos*, Bogotá, Imprenta y Estereotipia de Medardo Rivas, 1869, II t.

imperativo contactar con su predecesor con el fin de que le señalara los asuntos pendientes en la embarcación, y le dijera la mejor forma de adaptarse al genio del comandante y oficiales de guerra, debido a que la buena correspondencia con ellos se consideraba necesaria para el feliz desarrollo de las providencias.

Las principales obligaciones de los capellanes de la Armada, a bordo de los buques de guerra, eran encargarse de la caja de la capilla, velar por tener todo lo necesario para celebrar las misas, eucaristías y extremaunción. Debían esmerarse en que todo estuviera aseado y decente, haciendo entrega de los corporales y purificadores limpios. Si les faltaba algo tenían instrucciones de efectuar la solicitud al maestro de jarcia o persona designada para tal fin. Estaban obligados a procurar no usar como asiento una cama, mesa de juegos o de otros usos profanos, durante el ejercicio de su santo oficio.

El sacerdote siempre debía consultara al comandante del barco sobre el mejor momento del día para poner el altar donde celebrar la misa, con el fin de evitar choques con las ocupaciones propias de una embarcación militar, y de esta manera no dar pie a la creación de discordias, impedir descuidar la seguridad de la nave y asegurarse de que todos los feligreses cumplieran con los preceptos de la religión católica. Cuando era posible se festejaban los días feriados, cuidando de que toda la tripulación asistiera con las mejores composturas y reverencias, prohibiendo la asistencia con ropa de cama, chinelas y, mucho menos fumar durante el ritual.

Los capellanes además de las labores supraterrrenales debían de visitar frecuentemente la enfermería del barco, porque en nombre del rey eran fiscales de ésta. Estaban obligados a supervisar el suministro de las medicinas a los enfermos en su correspondiente tiempo, además de comprobar que los convalecientes cumplieran las instrucciones del médico. Se encargaban de supervisar la ración de alimentos proporcionada a los enfermos o heridos, presenciándose a la hora de la comida y visitas.

Por la noche les atañía hacer una ronda para asegurarse que el personal de guardia no descuidara la enfermería, y si algún moribundo les solicitaba el sacramento lo confesaban en la tarde, y de esta forma podían por la mañana proporcionarles la comunión.⁷²³

El capellán, cuando ocurrían fallecimientos a bordo, se encargaba de informar al comandante del barco, quien daba la orden de comunicarle el hecho a toda la tripulación a través de un toque de campana, para que la tripulación encomendara el alma del difunto a Dios. En los casos de poder mantener el cadáver hasta el día siguiente de la muerte, se solía realizar una misa en presencia del cuerpo y se efectuaba el funeral conforme al ritual romano,⁷²⁴ dándole la correspondiente “sepultura” (tirándolo al mar), la cual debía ser de máxima solemnidad con cante de vigilia, misa y responso si el difunto era un oficial de grado, contador o maestro de jarcia.

La Iglesia tenía concertada una tarifa para los actos litúrgicos anteriormente señalados. Los responsables de los fallecidos en Europa debían pagar 100 reales de vellón y los de América 100 reales de plata (1 real de plata equivalía a 2 ½ reales de vellón), por lo cual resultaba mucho más caro morir en el Nuevo Mundo. El coste de los funerales de los oficiales de mar, condestables, maestros de raciones, cirujanos primeros o segundos y sargentos, era de 50 reales de vellón en Europa y 50 reales de plata en América. El reglamento estipulaba para el resto de la tripulación 25 y 50 reales, sin especificar su tipo, y tampoco mencionaba en que sitios se cobraba la cantidad mencionada.

⁷²³ “El hombre enfermo en la mar se mira entregado á gentes extrañas, sin amor, y aun sin caridad, que les dispensan como por fuerza una asistencia precaria y negligente; no puede lograr ni la quietud, ni el descanso tan deseado por él, y tan necesarios para su recobro: el movimiento del buque, el ruido de las maderas que frotan entre sí, y el que ocasionan las precisas maniobras, ó la inconsideracion de la multitud, son suficientes para alternarlos, sin permitirles un rato de sosiego y tranquilidad. Esta terrible situación no puede ménos de recordarle los servicios cariñosos que recibiría en tierra y en el seno de su familia...” Pedro María González, *Tratado de...* p. 327.

⁷²⁴ Véase: Pedro Gómez Bueno, *Autoridad del Catecismo Romano sobre todos los demás Catecismos y opiniones de particulares autores en puntos de la doctrina cristiana declarada por el sumo pontífice el señor Clemente XIII en su Bula In Dominico Agro dirigida á todos los obispos de la iglesia católica: con un proemio historico acerca de dicho Catecismo, notas á la expresada Bula, y una noticia del origen del Manual Toledano inserto al ritual romano*, Cádiz, Casa de Misericordia, 1805.

El capellán debía regirse por las instrucciones de los regimientos de tierra cuando el fallecimiento de algún integrante de la tripulación del bajel ocurría fuera de él. Pero si la persona moría a bordo estando el barco atracado y tenía que ser sepultada por disposición testamentaria o de su albacea, le correspondía percibir sus derechos en la forma anteriormente prevenida.

El capellán, el oficial asignado por el comandante del barco y el contador intervenían en el inventario y almoneda de los bienes del difunto.⁷²⁵ Debían de velar porque se recuperaran todos los bienes, sin que se ocultara ni extraviara ninguno para luego ser puestos a la venta. El dinero obtenido era entregado al albacea, quién a la llegada del buque a España debía dar parte al subdelegado del Departamento en que se desembarcara.

Los vicarios llevaban un libro para registrar todos los fallecimientos, nacimientos y casamientos producidos durante la navegación, donde constaba el día, mes, año, nombre, apellidos, nacionalidad, si era casado el nombre de la esposa e hijos si los tenía, y siendo soltero el de sus padres. Además, debían señalar quién era su albacea con el interés de hacer cumplir lo mandado en el testamento, con respecto a las misas que se efectuarían y obras pías si fuese el caso.

Otra función de los vicarios era corregir secreta y caritativamente a las personas que blasfemaran y juraran. Si reincidían en el pecado les amonestaba diciéndoles la pena prevista por el rey en las *Reales Ordenanzas* para castigar los excesos. Y, si aún los individuos no se enmendaban, era su deber informar a los comandantes de los buques para aplicarles los castigos correspondientes. Lo mismo ejecutaba el siervo de Dios con quienes cometían pecados escandalosos públicamente, o causaban ruinas espirituales. Sin embargo, tomaban la precaución de no

⁷²⁵ “La finalidad es cumplir con las últimas voluntades de los difuntos: mandas testamentarias y obras pías y evitar ‘los grandes fraudes que de ordinario se experimentaban en ocultar y robar los bienes de los que se morían sin tener cerca de sí quienes lo heredasen’” Annie Molinié-Bertrand, “Bienes de difuntos”, en *A través del tiempo: fuentes para la historia de la familia*, Murcia, Universidad de Murcia, 2000, p. 35.

inmiscuirse en causas criminales que pudieran ser resueltas con la pena capital, mutilación de miembros o efusión de sangre.

Si por casualidad o planificación se unían en el mar dos o más escuadras y coincidían más de un capellán con la misma comisión, para evitar entre ellos una disputa o alteración, el que se hallara a bordo del barco donde iba el oficial de mayor graduación era a quien le correspondía ejercer la jurisdicción durante todo el tiempo que estuvieran unidas las escuadras. Cuando se separaban asumía cada uno su cometido. También era obligatorio cantar la salve sobre el alcázar del barco al llegar a un puerto, y estando en tierra el primer deber del ciervo de Dios consistía en visitar al subdelegado si lo había, para darle parte del viaje y pedirle sus instrucciones.

El capellán antes de bajar a tierra dejaba encargado de su nave a un servidor de Dios de otro barco, si había alguno libre, para cuidar a la tripulación durante el tiempo de su ausencia. En el caso de no hallarse ninguno de la Real Armada libre, le correspondía pedir ayuda a algún eclesiástico secular o regular con las licencias. Al regresar a su Departamento debía llevar un librito de memorias secreto, donde se encontraban apuntadas todas las notas de los asuntos más notables de su viaje y de los que quisieron enmendar por sí mismos y no pudieron. Esta misma información tenía que dársela al subdelegado del destino donde atracaban o, si era preciso, enviarlas directamente al Departamento para proporcionar el remedio y dar reglas en lo sucesivo.⁷²⁶

Las instrucciones que reglaban las funciones de los capellanes de la Marina de Guerra, además de encontrarse plasmadas en documentos sueltos, también se hallaban en el cuerpo de leyes natural de la institución castrense. Las *Ordenanzas de su majestad para el gobierno militar, político, y económico de su Armada Naval* de 1748 aunque hacen referencia a los sacerdotes, no dedicaron ningún tratado, título ni artículo

⁷²⁶ AGM, Cuerpo eclesiástico, 3361. Instrucciones para capellanes de Marina. Aranjuez, 1 de mayo de 1789.

concreto sobre ellos. Sin embargo, las *Ordenanzas generales de la Armada Naval* de 1793 en su Tratado III, Título IV se refieren a: “*De las funciones y obligaciones de los capellanes*”, al igual que la *Real ordenanza naval para el servicio de los bajeles de su majestad* de 1802, hablan del tema en el Título XXIII referente a: “*De los capellanes embarcados*”.

En el Apostadero de Cartagena de Indias en mayo de 1797 se hallaba la fragata “Santa Elena”. Su capellán de número, don Benito Antonio de Casas, estaba quebrantado de salud y por petición del comandante del barco y del propio afectado se decidió desembarcarlo para que recibiera los cuidados oportunos. El subdelegado castrense se encargó de buscar un sacerdote para reemplazar a Casas. No obstante, en el momento de la partida de la fragata aún no había mejorado el enfermo, por lo cual no le quedó otra alternativa que quedarse en Cartagena de Indias.

Cuando el capellán volvió a estar sano y se presentó ante el comandante general, capitán de fragata don Joaquín Francisco Fidalgo, éste decidió destinarlo a uno de los guardacostas. El jefe del Apostadero para conseguirle una plaza, aprovechó que el capellán provisional del balaux “Taumaturgo” también había enfermado. Don Benito Antonio de Casas era capellán de número con cerca de quince años de servicio y el presbítero don Gregorio Canabal, provisional con apenas un año y medio de antigüedad estaba asignado a la goleta “Paz” de mayor porte y comodidades, por lo cual dispuso que éste transbordase al “Taumaturgo” y el padre Casas se embarcara en la nave más grande.

El padre Canabal se opuso a cumplir la orden dada por el comandante general Fidalgo, la cual Casas aceptó sin manifestar ningún problema. La aptitud tomada por el siervo de Dios, que ejercía un cargo provisional, sorprendió al jefe del Apostadero. El insubordinado obtuvo apoyo del subdelegado castrense, quien se encargó de emitir, por la decisión tomada por Fidalgo, cargos particulares donde realizaba citas inoportunas de algunos capítulos de las *Ordenanzas Navales*, entablaba

pretensiones indebidas, manifestaba una oposición abierta al cumplimiento de la disposición, ya efectuada por Casas. Y por último, se desentendió de las licencias amplias y absolutas que este tenía de vicario general de la Armada y de los motivos de su desembarco sin abandono de su buque.

Llegó la noticia al Apostadero, a principios de 1797, de haber enemigos en las costas de sotavento, por lo cual el comandante ordenó salir a patrullar al “Taumaturgo” y, de no ser habilitado Canabal en este guardacostas, quedaría desembarcado, fuera del servicio y se pondría en su lugar a un capellán de las embarcaciones apostadas. El subdelegado castrense consiente de la perentoriedad del asunto se allanó al cumplimiento de la orden de Fidalgo, y como si las capellanías de la Armada fueran curatos territoriales, concedió licencias limitadas a Canabal para el “Taumaturgo” y a Casas para la “Paz”, aunque éste último la tenía perpetua y amplia en cualquier buque o destino de la Marina de Guerra.⁷²⁷ De la forma en que se estuvieron desarrollando los hechos, en este caso, el sustituto tuvo más facultad que el propietario.

Empero, el conflicto aún no había sido solucionado. No se supo si por decisión del subdelegado o del padre Canabal, el eclesiástico no se presentó a cumplir su servicio, y retrasó a los guardacostas una hora y media del tiempo fijado para zarpar. Aunque este acto justificaba el despido del cura no se efectuó, además de tenerse en cuenta que no había otro destino que darle; pues el padre don Juan Sastre, capellán de número con plaza en el bergantín “Empresa”, se había embarcado en el balaux “Taumaturgo”. Habiendo salido las embarcaciones del resguardo el día 6 de abril de 1797, cesó el motivo de la competencia. El subdelegado no pudo ver cumplidos sus deseos, pese a sostener el desobedecimiento de la

⁷²⁷ “La jurisdicción eclesiástica castrense se ejerce por el vicario general de los ejércitos de mar y tierra cuyo empleo conforme se lleva dicho vá unido al de patriarca de las Indias y capellan mayor de S. M. quien tiene en Madrid un auditor general y nombra para ejercerla en cada diócesis ó departamento como sus subdelegados ó tenientes de vicario á personas eclesiásticas condecoradas, y en Ultramar suele elegir á los obispos y arzobispos de las respectivas diócesis. Nombra además los capellanes que en los regimientos, fortalezas, hospitales, buques y demas edificios militares deben cumplir los deberes parroquiales.” Alejandro de Bacardí, *Nuevo Colón...*, t. I, p. 527.

orden dada por Fidalgo al padre Canabal, y a no querer dar licencias amplias para la administración espiritual a todos los individuos de la Armada.⁷²⁸

El obispo de Cartagena de Indias don Gerónimo Gómez de Liñán, un año más tarde, se vio presionado a excusarse ante el ministro del Despacho Universal de Marina, don Juan de Langara, por sus actitudes. Argumentó que intentó cumplir fielmente las *Ordenanzas Navales* e instrucciones del excelentísimo señor cardenal patriarca. Pero no le quedó otra alternativa que reconocer su equivocación y agradecerle al monarca la corrección de su desacierto solamente a través de una amonestación.⁷²⁹

Los conflictos entre la jurisdicción militar y la eclesiástica no cesaron.⁷³⁰ En la madrugada del 24 de junio de 1802 falleció doña Dominga Somoyar, una de los nueve hijos del interventor de Real Hacienda de Marina del Apostadero de Cartagena de Indias don Rafael Somoyar. El dolor por el cual pasó el infortunado padre se vio incrementado cuando se enteró que había sido despojado del Fuero Militar. La consecuencia inmediata de la medida le impedía que el entierro del cadáver de su hija se ejecutara con los servicios del párroco castrense del Real Arsenal. Por lo cual debía ocuparse del sepelio un cura de la jurisdicción ordinaria, con la consecuencia de exigir unos derechos económicos muy superiores a los señalados en las instrucciones expedidas para los capellanes de la Real Armada.⁷³¹

Como si fuera poca desgracia estar obligado a pagar por la pérdida física de un descendiente, a los cuatro días, es decir, el 28 de junio de 1802

⁷²⁸ AGM, Pilotos, 3328. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para el excelentísimo don Pedro Varela y Ulloa. Informa sobre haberse negado el subdelegado castrense a cumplir las *Ordenanzas Navales*, apoyar con sus decisiones el desobedecimiento de un capellán provisional y de la falta de atenciones para dirigirse a él. Cartagena de Indias, 31 de mayo de 1797.

⁷²⁹ *Ibidem*. Oficio del obispo de Cartagena de Indias, Gerónimo, para el excelentísimo ministro del Despacho Universal de Marina don Juan de Langara. Informa sobre el conflicto que tuvo con el comandante del Apostadero por el transbordo de un capellán. Cartagena de Indias, 1 de mayo de 1798.

⁷³⁰ Se aconseja consultar Santiago Gerardo Suárez, *Jurisdicción eclesiástica y capellanía castrense*, Caracas, Italgráfica, 1976.

⁷³¹ AGM, Cuerpo eclesiástico, 3313. Oficio de Rafael Somoyar para don Juan Francisco de Céspedes. Informa sobre el despojo del Fuero Militar que le compete. Cartagena de Indias, 24 de junio de 1802.

murió doña Francisca Somoyar, otra hija del interventor de Real Hacienda de Marina. El desconsolado progenitor volvió a solicitarle al obispo de Cartagena de Indias que en el nuevo entierro no se le privara del Fuero Militar, para que el capellán del Real Arsenal de Marina del Apostadero pudiera officiar el acto fúnebre y le cobrara los derechos parroquiales, según lo proveído por su eminencia en las instrucciones respectivas, por ser de justicia.⁷³²

Las pretensiones del arzobispo de la ciudad amurallada que eran apoyadas por su eminencia, el señor cardenal patriarca y vicario general de los Ejércitos y Armadas, llevaron el conflicto de competencias al punto más cálido cuando el capellán provisional del Arsenal del Apostadero, examinador sinodal del Obispado, consultor y defensor de reos del Santo Oficio de la Inquisición de Cartagena de Indias⁷³³ y doctor en sagrados cánones don José Sebastián Recuero,⁷³⁴ se presentó ante el comandante general del Apostadero, capitán de navío don Cosme de Carranza y Vivero, a exponerle la situación. El jefe militar optó por dirigirse directamente al príncipe de la Paz, don Manuel Godoy, para poner fin a los problemas.

Al parecer el conflicto surgió, según el doctor Recuero que era también un afectado, por una innovación incluida en la providencia del obispo diocesano, en calidad de subdelegado del señor cardenal patriarca vicario general, y cuyo fin era quitar privilegios a algunas personas para poder exigir los impuestos ordinarios por ser más altos. No obstante, en la Comandancia General del Apostadero no se tenían noticias que avalaran

⁷³² *Ibidem*. Oficio de Francisco de Céspedes para el ilustrísimo doctor don Gerónimo Gómez de Liñán. Informa sobre su solicitud de que no se le prive del Fuero Castrense que disfruta. Cartagena de Indias, 28 de junio de 1802.

⁷³³ Véase: Anna María Splendiani, José Enrique Sánchez Bohórquez y otros, *Cincuenta años de Inquisición en el tribunal de Cartagena de Indias: 1610-1660*, Bogotá, Centro Editorial Javeriano Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, IV t., 1997; José Toribio Medina, *Historia del Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición en Cartagena de las Indias*, Santiago de Chile, Imprenta Elzevieriana, 1899.

⁷³⁴ AGM, Cuerpo eclesiástico, 3313. Certificado de Juan Francisco Céspedes relativo a que José Sebastián Recuero es capellán del Real Arsenal desde el 1 de octubre de 1793. Cartagena de Indias, 28 de junio de 1803.

las pretensiones del obispo de suprimir el Fuero Militar a algunas personas.

Los párrocos y funcionarios que laboraban en las instituciones castrenses sin ser militares, también tenían derecho a los privilegios de ese Fuero. En consecuencia, el comandante optó por suspender la comunicación con el obispo. Sin embargo, le previno al capellán del Arsenal acatar las órdenes del obispo, como era debido, hasta que las autoridades superiores dijeran lo contrario.⁷³⁵

Las quejas del comandante del Apostadero de Cartagena de Indias, el contador y el capellán del mismo, contra el obispo Gerónimo Gómez de Liñán llegaron a oídos del rey. El monarca supo que éste privó “accidentalmente” al capellán de ejercer las funciones de cura castrense con sus feligreses, impidió las exequias de dos hijas del interventor de Real Hacienda de Marina y el bautismo de la hija de un condestable.

Gómez de Liñán decidió que todas las funciones parroquiales del administrador del citado capellán las harían los curas ordinarios, sin haber bastado los diversos oficios recibidos, las representaciones, citas de artículos de *Ordenanzas*, ni reales órdenes, para que su señoría ilustrísima mantuviera el orden dispuesto por los breves Apostólicos, mandados por el soberano y prescritos por los edictos y pretensiones de los vicarios generales castrenses con atención a aquellos preceptos.

El obispo también fue amonestado por las contestaciones frívolas dadas a las serias quejas recibidas, cuando las quiso contestar. El rey le manifestó que todas estas aptitudes no eran de su agrado, por su culpa se creó un desequilibrio entre las jurisdicciones castrense y ordinaria, al tomar preferencia, Gómez de Liñán, a favor de la última, perjudicando a los curas y feligreses de la primera. El monarca le ordenó al obispo el 22 de marzo de 1803, cumplir fielmente las reales órdenes del 31 de octubre de 1781 y 29 de noviembre de 1798, disposiciones del vicario general de

⁷³⁵ *Ibidem*. Oficio de Cosme Carranza para el excelentísimo señor príncipe de la Paz. Informa sobre los inconvenientes que ha tenido con el cardenal patriarca referentes al incumplimiento del Fuero castrense. Cartagena de Indias, 30 de junio de 1802.

la Real Armada y Ejército conforme a los breves apostólicos, y soberanas resoluciones, evitando las quejas que desdijeran el carácter del prelado, para mantener la balanza equilibrada entre ambas jurisdicciones, con el fin de alcanzar la justicia.⁷³⁶

Al obispo Gerónimo no le quedó otra alternativa que aceptar la voluntad del rey. Sin embargo, el 2 de julio de 1803 hizo un intento de justificar, a través de una carta, sus actitudes ante el ministro de Marina, don Domingo Grandallana. Según el pontífice, las diferencias suscitadas entre su Cabildo Eclesiástico y curas castrenses se crearon por haber mandado que estos últimos se abstuvieran de ejercer las funciones parroquiales ordinarias, privándolos de percibir una remuneración adicional a la de su empleo, yendo en perjuicio del sueldo del oficio eclesiástico de la capellanía.

También don Gerónimo Gómez de Liñán dijo en su defensa que cuando fallecieron las dos hijas del interventor don Rafael Somoyar, el capellán castrense, bajo la razón de gozar del Fuero de Marina, pretendió astutamente hacer los entierros de ambas y así percibir sus derechos. Con el fin de lograr ese objetivo despertó interés en el comandante general y el contador del Apostadero de Cartagena de Indias, consiguiendo respaldo para sus intenciones. Además, el obispo añadió que todas esas gestiones habrían sido bien vistas si el capellán interino castrense las hubiera acompañado con el exacto cumplimiento de sus deberes, es decir, según él no cuidó de asistir espiritualmente a las hijas de Somoyar, no administró los sacramentos a la mujer de éste y madre de las fallecidas poco antes, y no reclamó el Fuero para efectuar los entierros ni bautizar a sus hijos menores.

Igualmente, el obispo señaló que los curas de su Iglesia y el de la Vice-parroquia de la Santísima Trinidad fueron los únicos que desempeñaron las funciones de párroco. El capellán interino castrense

⁷³⁶ *Ibidem*. Borrador para el obispo de Cartagena de Indias. Informa sobre el descontento real ante el desequilibrio creado por su señoría ilustrísima entre las jurisdicciones castrense y ordinaria. Aranjuez, 22 de marzo de 1803.

solamente se acordó de las difuntas hijas cuando aspiró echar mano a los beneficios económicos por asistir los dos entierros. Por tales razones, el ilustrísimo Gómez de Liñán, con fecha 30 de junio de 1802, dio la orden de depositar los derechos parroquiales correspondientes a dichos sepelios, lo cual ejecutó el doctor don Gregorio Manuel Guillén. Asimismo, mandó a oír instructivamente a los interesados en el conflicto de competencias, con separación de la jurisdicción ordinaria eclesiástica.

El prelado ordenó el 26 de noviembre de 1802, una vez que la parte del Cabildo y la del capellán interino castrense expusieron sus argumentos, añadirle a las diligencias practicadas los oficios remitidos por don Juan Francisco de Céspedes, y enviarlos al virrey del Nuevo Reino de Granada para informarlo del problema. No obstante, pese a los intentos del obispo y la opinión que pudo haber tenido el mandatario neogranadino, ya el monarca se había inclinado a favor de los intereses de la jurisdicción castrense.

El obispo Gerónimo Gómez de Liñán se sintió vejado, no por el dictamen del rey el cual tuvo aceptó sin replicar, pero sí por la manera de sus adversarios celebrar el triunfo, leyendo en las tiendas más públicas y concurridas de la ciudad de Cartagena de Indias la real orden dándoles la razón. Ante tal hecho sólo pudo decirle al ministro de Marina que le comunicara al rey lo sucedido, con el fin de remediar esos excesos.⁷³⁷

Al parecer el rencor del obispo hacia la figura del comandante general del Apostadero no desapareció con el transcurrir del tiempo, pues once meses después de lo sucedido, tuvo otro conflicto de competencia

⁷³⁷ *Ibidem*. Oficio del obispo Gerónimo para el ministro de Marina don Domingo Grandallana. Informa sobre las críticas que ha dirigido hacia su persona el comandante del Apostadero y se excusa. Cartagena de Indias, 2 de julio de 1803.

con el nuevo comandante, capitán de navío Antonio de Irigoyen.⁷³⁸ En esa nueva ocasión el oficial al mando no estuvo de acuerdo con el proceder de un capellán provisional que desembarcó de la goleta “Volador” el 4 de mayo de 1804, argumentando hallarse enfermo. El clérigo insistió en que era capellán propietario, y recibió apoyo del prelado para contradecir a la máxima autoridad del Apostadero.⁷³⁹

El rey mejoró las condiciones económicas de los capellanes del Ejército y Real Armada en el año 1804, porque supuestamente disfrutaban de un sueldo relativamente bajo y de pocos beneficios para garantizar su estabilidad financiera, cuando su edad avanzara y limitaciones físicas no les permitieran seguir laborando. Los destinos de la Marina de Guerra o del Ejército eran menos atractivos que los de ciudades, pueblos o villas, los cuales se caracterizaban por ser menos peligrosos y con mayores comodidades.

La principal motivación del monarca para incrementar los sueldos de los capellanes castrenses era estimularlos con el fin de obtener mejores prestaciones de su trabajo. Los ciervos de Dios ejercían una importante influencia en la disciplina moral de los cuerpos militares, podían incitar directamente a las tripulaciones para que desempeñaran con más entusiasmo y sacrificio su peligroso trabajo de garantizar la defensa naval del imperio, tanto a nivel continental como local.

El nuevo incremento de sueldo prometido a los capellanes, tomaba en cuenta el orden de su antigüedad. Para los de la Armada y el Ejército que habían ingresado por oposición era de 700 reales mensuales. La paga

⁷³⁸ *Ibidem*. Breve de Pío VII expedido a instancias de su majestad, por el cual se prorroga por otros siete años el vicariato general de los reales Ejércitos y Armada. Aranjuez, 4 de abril de 1804. El fuerte vínculo que existía entre el Estado y la Iglesia superó todo tipo de problemas. “Como quiera que en los ejércitos del rey de España para administrar debidamente el culto divino, y dividir las controversias correspondientes al Fuero Eclesiástico, y practicar las demás cosas pertenecientes a la dirección y reducción de los fieles cristianos al camino de la salvación, no puede siempre estar pronto el auxilio o Ministerio del respectivo ordinario local; ni es fácil el recurso a esta Sede apostólica; por tanto fue preciso subrogar en su lugar la fidelidad, asistencia y autoridad o posibilidad de alguno o de muchos varones eclesiásticos.”

⁷³⁹ AGN, Pilotos, 3329. Oficio de Miguel Antonio de Irigoyen para el excelentísimo don Domingo de Grandallana. Informa sobre el conflicto de competencia ocurrido con el ilustrísimo señor obispo por el proceder de un capellán provisional. Cartagena de Indias, 31 de diciembre de 1804.

se consideraba suficiente para complementar los salarios y de esta forma llevar una vida decente, evitando la necesidad de contraer deudas que los afligieran y degradaran. El aumento prometido a todo el personal religioso requería de la cantidad de 1.440.000 reales anuales, de los cuales 600.000 reales serían obtenidos de la tercera parte de las Mitras de España, 400.000 reales de las Mitras de América y los 440.000 reales restantes se conseguirían de beneficios simples y préstamos.

Los capellanes de Marina o Ejército, además de la mejora de sus sueldos, también se beneficiaron durante las marchas con alojamientos similares a los de individuos con el grado de capitán, y cuando estaban embarcados se les arreglaba con proporción un punto de la mesa. Además, los que hubieran prestado sus servicios en la Armada o Ejército durante veinticinco años, tenían la posibilidad de optar a una canongía en Valencia, Cuenca, Toledo, Sevilla, Cartagena, Jaén, Santiago o Córdoba. Los de veinte en Salamanca, Plasencia, Zamora, Segovia, León, Palencia o Ciudad Rodrigo. Y los de quince adquirían derecho a aspirar una ración en alguna de las catedrales últimamente señaladas.

Además de los beneficios señalados, casi siempre que alguno de los capellanes cumplía con los años de servicios anteriormente mencionados y no había estado ubicado en uno de los destinos solicitados por falta de vacantes, pudo ser atendido en la previsión de beneficios simples o prestameras. Los mismos privilegios se dieron a los que contrajeron un destacado mérito particular o se imposibilitaron cumpliendo sus servicios. Finalmente, las oposiciones o concursos realizados para optar a una capellanía, se comenzaron a efectuar desde el 30 de enero de 1804, cuando existía una plaza vacante ante el teniente de vicario, auditor general y cinco examinadores propuestos por el vicario general y aceptados por el rey.⁷⁴⁰

⁷⁴⁰ AGM, Cuerpo eclesiástico, 3313. Reglamento de los sueldos y premios que deberán disfrutar los capellanes del Ejército y Real Armada. Aranjuez, 30 de enero de 1804.

Aunque la vida de los capellanes en la Armada pudo ser relativamente dura, también fue cierto que en los años finales de su profesión recibieron una serie de privilegios que de una forma u otra compensaron el esfuerzo de su trayectoria pastoral. Un sacerdote para ser premiado debía cumplir ciertos requisitos, entre los cuales destacaban los largos años de servicios prestados a bordo de los buques de guerra, su buen desempeño en el servicio, si contaba con algún mérito especial siempre era muy útil, además de la recomendación de uno o varios altos mandatarios políticos o militares.

En Cartagena de Indias se puede ver el caso del capellán provisional don Narciso Josef Lores, quien en el año 1809 se encontraba circunstancialmente prestando su servicio en el Real Arsenal y le solicitó al comandante general del Apostadero, Irigoyen, que intercediera ante el rey para que por su gracia le dejaran como destino fijo aquel puesto de trabajo.⁷⁴¹

A tal fin, el comandante general tomó como argumento para su recomendación que cuando se hizo cargo del mando del Apostadero, en junio de 1803, Lores estaba embarcado en el bergantín “Cartagenero” y siempre navegó en los guardacostas hasta noviembre de 1808, cuando lo destinó al Arsenal por ser el capellán provisional con más años de servicios, además de poseer una conducta irreprochable. Su petición fue aceptada, pero el sueldo que disfrutó no era el de un capellán embarcado, sino solamente de cuarenta pesos mensuales.

Otro caso fue el del doctor en sagrada teología y capellán de número de la Real Armada don Juan Sastres y Cervera, nacido en la isla de Mallorca. Éste hombre se quejó por no haber tenido acceso a unos beneficios que según él le pertenecían. Asimismo, expuso que le solicitó al rey el 6 de junio de 1810 piedad por los dilatados servicios prestados: siete años de capellán de las lanchas cañoneras y bombarderas mientras duró la

⁷⁴¹ AGM, Cuerpo eclesiástico, 3340/35. Oficio de Miguel de Irigoyen para Antonio Escaño. Informa sobre una solicitud del capellán provisional don Narciso Josef Lores relativa a que le asignen de destino fijo el Arsenal. Cartagena de Indias, 15 de agosto de 1809.

guerra de Orán, y dieciocho años en la Expedición Hidrográfica del oficial Joaquín Francisco Fidalgo.

El capellán aspiraba a que lo premiaran con una canonjía o renta eclesiástica en su patria Mallorca, la cual para aquel entonces era la única vacante. La gracia fue reafirmada por su majestad a través del Ministerio de Marina, pero a principios del año 1811 no se había ejecutado aun la real resolución. Sin embargo, todos los reconocimientos con que el rey premió a los integrantes de la comisión de Fidalgo, por haber permanecido en ella hasta su conclusión, ya estaban efectuados, y no exclusivamente con los oficiales de guerra sino también con los de mar.⁷⁴²

8. Los matriculados

La Matrícula de Mar era un instrumento legal para dotar de tripulación a los barcos de la Real Armada española. Estos hombres han sido omitidos por muchos investigadores en la mayoría de los trabajos historiográficos, aunque fueron un pilar imprescindible de la institución. Los buques de guerra y guardacostas no podían zarpar sin la dotación de personas adecuadas para realizar las faenas, maniobras, y uso de las armas y así velar por los intereses del Imperio Español.⁷⁴³

La Marina de Guerra española, al igual que otras, con frecuencia tuvo problemas para cubrir toda la demanda de marineros requerida por la institución en el siglo XVIII y principios del XIX, para que cada buque tuviera la cantidad ideal de personal. Antes de la Matrícula de Mar, existieron dos mecanismos de reclutamiento empleados con frecuencia.

⁷⁴² AGM, Cuerpo eclesiástico, 3340/62. Oficio del doctor don Juan Sastre y Cervera para el rey. Solicita de premio una canonjía o renta eclesiástica en Mallorca. Cádiz, 4 de febrero de 1811.

⁷⁴³ Con respecto al tema se aconseja consultar: José Manuel Vázquez Lijó, *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII: registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2007; Peter Linebaugh, *La hidra de la revolución: marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*, Barcelona, Crítica, 2004; Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Los hombres del océano: Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*, Sevilla, Diputación Provincial, 1992; Salvador J. Rovira Gómez, *La gent de mar de Cambrils: (segle XVIII)*, Tarragona, Diputació de Tarragona, 1992; Ricardo Majó Framis, *Vidas de los navegantes, conquistadores y colonizadores españoles de los siglos XVI, XVII y XVIII*, Madrid, Aguilar, 1950-1954, III t; y Francisco Javier de Salas, *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, Imprenta de T. Fortanet, 1870.

Uno fue el alistamiento voluntariado y el otro la requisitoria penal de vagos y presidiarios de diversos delitos, llegando a ser estos individuos en años anteriores la tripulación más tradicional de las galeras.

Sin embargo, estos medios de captación de individuos no cubrieron toda la demanda solicitada por las armas navales españolas, porque en el primer caso el trabajo no era atractivo debido al sueldo poco tentador en relación al enorme esfuerzo físico requerido, la mala fama de no pagar a tiempo y el riesgo de perder la vida en un combate naval o naufragio. Y el segundo caso resultó ser inviable, debido a que no existían tantos vagos y prisioneros para suplir la necesidad. Además, estas calidades de hombres no eran las más adecuadas para dicha responsabilidad.

Como consecuencia de las razones expuestas, en el año 1606 se puso en marcha el sistema de la Matrícula de Mar en España, la cual se intentó mejorar en varias ocasiones a lo largo de su historia para hacerla más atractiva. Sin embargo, ésta no logró cumplir su cometido de atraer masivamente a los hombres de mar, porque no satisfizo las expectativas económicas de ellos, sobre todo por las ocasiones en las cuales familias enteras dependientes de la paga de los marineros se quedaron sin su sustento por las frecuentes tardanzas en el pago, generalmente derivadas de la ineficacia administrativa o problemas logísticos causados por las intermitentes guerras y combates del último tercio del siglo XVIII y principios del XIX. En definitiva, además de lo poco atractivo del trabajo, tampoco el Imperio Español contaba con suficientes contingentes humanos para cubrir las numerosas plazas exigidas por sus grandes embarcaciones.⁷⁴⁴

⁷⁴⁴ Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, "La influencia del poder naval en la historia", en *I simposio de Historia de las Técnicas. La construcción naval y la navegación*, Cantabria, Centro de Estudios Astillero de Guarnizo, 1996, p. 259. Otro autor discrepa sobre la fecha del origen de la Matrícula de Mar y la ubica en una real orden del 5 de octubre de 1607, cuando el rey le mandó a los hombres de los pueblos de la costa de Guipúzcoa que "... se formase una matrícula de todos los marineros efectivos que en ella hubiere sin exceptuar ninguno, y que no pudiera salir á pescar el que no estuviere matriculado, ni los matriculados á viajes largos sin licencia del corregidor del rey en la provincia." Francisco Javier de Salas, *Historia de la matrícula de mar y exámen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, Imprenta de T. Fortanet, 1870, p. 101.

El sistema de Matrícula de Mar llegó a América con mucho retraso, la real orden que lo impuso data del 22 de agosto de 1776, es decir 170 años más tarde que en la Península Ibérica. El secretario de Estado del Despacho Universal de las Indias, José Bernardo de Gálvez y Gallardo, les envió la comunicación al gobernador de La Habana, virreyes del Perú y Nueva España, a los gobernadores de Yucatán, Santo Domingo, Puerto Rico, Venezuela, la Luisiana, Filipinas, al virrey del Nuevo Reino de Granada don Manuel Antonio Flórez y al gobernador de Cartagena de Indias don Juan Pimienta. El objetivo era matricular a todos los tripulantes, tanto los de la Marina de Guerra como de la mercante. Asimismo, contempló poner en marcha un armisticio para indultar a los desertores, los cuales igualmente tendrían derecho a disfrutar del nuevo *Fuero de Matrícula*.⁷⁴⁵

Además de las reales órdenes concretas sobre la Matrícula de Mar, también las *Ordenanzas Navales* de 1748 ya tenían previstas las normas necesarias para atender el asunto. El Título Sexto relativo a: “*De las exenciones que ha de gozar la gente que se matriculara para servicio de la Armada*” consta de veintisiete artículos, donde se expresan los privilegios y deberes de las personas inscritas con el fin de servir a la Marina de Guerra española.

Entre los preceptos más destacados de las *Ordenanzas* se encontraban el relativo a matricular a todos los individuos aptos que desearan trabajar en la profesión de hombres de mar, con el objetivo de ser empleados para tripular los barcos cuando se necesitaran, servir de carpinteros de ribera y calafates en la construcción de ellos, carenarlos y realizar el mantenimiento pertinente. Para obligar a las personas a matricularse les prohibía laborar, a los no inscritos, en cualquier área directa o indirectamente relacionada con la navegación, incluyendo todos

⁷⁴⁵ Adelaida Sagarra Gamazo, “Una institución Guipuzcoana, la Matrícula de mar, implantada en y desde Cartagena de Indias a través de los fondos del Archivo General de Simancas” en *Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana VI Congreso Internacional de Historia de América*, Vitoria-Gasteiz, VI Congreso Internacional de Historia de América, 1996, p. 105.

los tipos de pesca llevados a cabo en embarcaciones. Los inscritos tenían el derecho de denunciar a quienes no lo estaban y se encontraran pescando en alguna embarcación. El infractor era castigado con una multa de la cual se le daba el 50% a su acusador.

Como los matriculados se encontraban bajo la jurisdicción de la Marina quedaron exentos de ser reclutados como soldados, y obligados a trabajar con el fin de aliviar las cargas concejiles de los pueblos que lo requerían. No podían ser juzgados por asuntos civiles o criminales por la justicia ordinaria, al menos que perdieran por alguna causa de fuerza mayor el privilegio. También para atraer voluntarios a apuntarse se intentó estimularlos ofreciéndoles, como era costumbre en esta profesión, la paga por adelantado, con el fin de dejar socorridas a sus correspondientes familias. Asimismo, a los inscritos se les debían facilitar los medios necesarios para retornar a sus respectivos hogares cuando finalizaran sus comisiones.

Los matriculados cuando cumplían la edad de sesenta años estaban exentos de seguir sirviendo en los barcos de la Real Armada. Pero continuaban manteniendo el privilegio de gozar del Fuero de Marina, el permiso de pescar, embarcar, desembarcar, transportar géneros y personas. Asimismo, los que habían cumplido treinta años de servicios sin notas de deserción, aunque no llegaran a los sesenta años de edad, también podían obtener su licencia, si así lo decidían con el fin de jubilarse. Una vez retirados tenían el derecho a trabajar en otro oficio público si era su voluntad. Empero, con la consecuencia de perder el privilegio de estar sujeto a la misma jurisdicción y pasar a depender de la ordinaria.

También, los matriculados que durante el trabajo quedaron inhabilitados, sin importar el tiempo que tenían laborando, debido a heridas en combates o por accidentes durante la faena o maniobras de las embarcaciones, se podían retirar con la asignación de un sueldo de inválidos de la Tesorería de Marina del Departamento o Apostadero en el cual estuvieron avecindados. Y si algún hombre de mar sobresalía en

valor, conducta o aplicación era propuesto para un empleo superior en la Armada, donde podía desempeñarse con honor y lucimiento.⁷⁴⁶

Las *Ordenanzas Navales* de 1793 se extendieron menos en el tema de los matriculados, en el Tratado Cinco, Título Siete, artículo ochenta y cinco, referente a: “*Vigilancia para que no se introduzcan en los trabajos marineros los no matriculados...*” se reiteró que las faenas de carga, descarga, transbordo u otras actividades relacionadas con la industria del mar, debían ser vigiladas por los directores de los gremios con el fin de impedir contratar a los individuos no matriculados. El capitán del puerto tenía la responsabilidad de supervisar a los directores, cabos y patrones con el objetivo de evitar el intrusismo, y de presentar ante las autoridades competentes a quienes se intentaran colar, para castigarlos.⁷⁴⁷

Recién llegados los oficiales de la Real Armada al Apostadero de Cartagena de Indias en 1788, la provincia contaba con dos mil ciento setenta y un personas matriculadas, entre las cuales habían mil ochocientos ochenta hombres útiles y doscientos noventa y un inválidos. Para más pormenores véase el cuadro que se muestra a continuación:

ESTADO QUE MANIFIESTA LA MATRÍCULA DE ESTA PROVINCIA DE CARTAGENA DE INDIAS CON EXPRESIÓN DE LOS JUECES, SUBDELEGADOS, PARTIDOS, Y SITIOS QUE LA COMPONEN ⁷⁴⁸						
Jueces	Partidos y sitios de que se componen	Subdelegados	Marinería de servicio	Marinería de inválidos y jubilados	Total	Total de cada partido
Inspector y ministro por indisposición del capitán de fragata de la Real Armada don Luis de Arguedas, el teniente de fragata don Fernando Murillo.	1º Partido					
	Cartagena de Indias	El principal don Josef María Maza	443	53	496	637
	Manga		66	4	70	
	Tesca		46	25	71	
	2º Partido					
	Santa Ana de Barú		149	24	173	442
	Bocachica		129	22	151	
	Pasacaballos		61	5	66	
	Arroyo Grande		35	0	35	

⁷⁴⁶ *Ordenanzas de su majestad...*, 1748, t. I, pp. 211-221.

⁷⁴⁷ *Ordenanzas Generales...*, t. II, pp. 229-230.

⁷⁴⁸ AGM, Matrículas, 1944.

Asesor El doctor don Josef	Palmar de la Candelaria		15	2	17	
Antonio Berrio oidor honorario de la Audiencia de Santo	3° Partido Tolú	Don Manuel de la Torre	43	32	75	75
Domingo.	4° Partido					
Escribano	María	Don Josef	41	5	46	63
	Flamencos	Pascuales	16	1	17	
	5° Partido					
Don Fernando Pernet subdelegado principal don Josef María Maza	Mahates	Don Juan	34	8	42	159
	Rocha	Nicolás del Corral	93	24	117	
	6° Partido					
	Barranquilla	Don Josef de Llanos	100	39	139	219
	Soledad		45	12	57	
	Sabana Grande		18	5	23	
	7° Partido					
	Lorica	Bartolomé Camilo García	376	27	403	576
	San Antonio de Momil		23	0	23	
	San Bernardo Abad		56	2	58	
	San Emigdio		13	0	13	
	San Gerónimo		29	1	30	
	Santero		21	0	21	
	San Pelayo		13	0	13	
	San Nicolás de la Paz		15	0	15	
		Total General	1.880	291	2.171	
<p>Nota</p> <p>1ª Que el subdelegado principal está encargado de la mesa de ella, y tiene para el despacho los contadores provinciales don Eusebio de Peña, y don Josef Mangones.</p> <p>2ª Que los subdelegados de los partidos 3°, 4°, y 5° son los alcaldes ordinarios por disposición de</p>						

este excelentísimo señor virrey, y se mudan todos los años cuando dejan la vara pasando la subdelegación con ella, y ninguno de ellos disfruta sueldo.		
Nº 19. Cartagena de Indias 4 de marzo de 1788. Fernando Murillo.		

Seis años más tarde, es decir, en el año 1794 en la provincia de Cartagena de Indias habían dos mil personas matriculadas, entre las cuales cuarenta y siete eran cabos, mil setecientos treinta y tres hombres útiles y doscientos veinte inválidos. Si se comparan las cifras se ve un descenso de ciento setenta y un individuos del total, que representan un 7,9%, ciento cuarenta y siete de los útiles que eran un 7,8% y setenta y uno equivalentes al 24,3% entre los inválidos y jubilados. Para ampliar los detalles se puede ver el siguiente cuadro:

ESTADO DEL NÚMERO DE GENTE MATRICULADA, QUE HAY EN LA CIUDAD Y PROVINCIA DE CARTAGENA DE INDIAS, CON EXPRESIÓN DE LOS PARTIDOS Y PUEBLOS DE SU ESTABLECIMIENTO, SUBDELEGADOS Y CABOS ENCARGADOS DE ELLOS, NOMBRADOS POR EL COMANDANTE GENERAL DON JOAQUÍN DE CAÑAVERAL ⁷⁴⁹						
Juzgado de Matrículas	Partidos y pueblos de que se componen	Subdelegados	Cabos	Gente útil	Inválidos	Total
Juez Por real orden de 18 de marzo de 1790 el gobernador y	Primer partido Cartagena Manga Tesca	El teniente coronel de Ejército, y comandante	4 cabos que ejercen de alguaciles, con 9 escudos y ración en especie.	Cartagena 656	49	819
				Manga 41	2	
				Terca 59	2	
				2 en Manga.	Bocagrande	

⁷⁴⁹ AGM, Consignaciones 7207.

comandante general de Marina don Joaquín de Cañaveral. Asesor El teniente de gobernador y auditor de guerra de esta plaza, don Anselmo de Bierna Mazo, con 250 pesos anuales, por ayuda de costas. Escribano Don Fernando Pernet con 240 pesos anuales. Escribiente encargado del Despacho Don José Mangones, con 300 pesos anuales.		de los castillos de	4 en Terca, sin sueldo.	Albornos 11		
	Segundo Partido Bocagrande Albornos Bocachica Pasacaballos Rocha Barú	Bocachica, don Bartolomé Cucalon, con 30 pesos al mes de gratificación y 8 más para un escribiente.	2 en Bocagrande y Albornos sin sueldo.	Bocachica 256	45	779
			8 en Bocachica 1 con 2 pesos al mes.	Pasacaballos 65	13	
			2 en Pasacaballos, el 1 con 2 pesos al mes.	Rocha 109	37	
			5 en Rocha, el 1 con 2 pesos al mes.	Barú 151	42	
			6 en Barú, el 1 con 2 pesos al mes.			
	Tercer Partido Lorica San Pelayo Pura y Limpia Concepción San Bernardo Abad San Emigdio Santero San Antonio de Momil	El capitán de Ejército, retirado don Bartolomé Camilo García, con 15 pesos para un escribiente.	2 en Lorica con 4 cada uno.	Lorica 218	26	402
			2 en San Pelayo, el 1 con 4 pesos al mes.	San Pelayo 31	1	
			2 en Concepción el 1 con 4 pesos al mes.	Concepción 34		
			2 en San Bernardo sin sueldo.	San Bernardo 18	3	
			2 en San Emigdio sin sueldo.	San Emigdio 15		
			2 en Santero sin sueldo.	Santero 24		
			2 en Momil sin sueldo.	Momil 18		
			47 Cabos	Total de gente útil 1.733	Total de inválidos 220	2.000
Nota: Además de los subdelegados señalados, hay otro horario en el partido de Lorica, don Francisco Torralva, sin sueldo. Cartagena de Indias a 1º de enero de 1794. Juan Francisco de Céspedes						

La Matrícula de Mar según la opinión del comandante interino del Apostadero de Cartagena de Indias, capitán de fragata don Joaquín Francisco Fidalgo, a mediados de 1797, es decir, antes de las nuevas reformas de 1802, se encontraba fuera de la jurisdicción de la Real Armada, lo cual generaba constantemente el grave problema de la carencia

de marineros, necesarios para operar los barcos. En aquel entonces el gobernador de la ciudad amurallada ejercía el cargo de juez de Matrícula,⁷⁵⁰ y el comandante de un castillo era el subdelegado del juez. El jefe de Marina, al mismo tiempo que era responsable de la institución militar, carecía de dominio absoluto sobre ésta y sus costas. Como consecuencia los matriculados miraban con poco respeto a los oficiales, porque dependían de ellos por un tiempo limitado. Las embarcaciones carecían de gente y las que tenían sus dotaciones completas no era precisamente las más competentes.

Los marineros, por las mismas circunstancias, también tuvieron la mala suerte de ser un gremio maltratado, sujeto a todas las jurisdicciones y por tal motivo no podían ser protegidos por la naval, la cual les correspondía por naturaleza.⁷⁵¹ Generalmente los matriculados eran aprehendidos y castigados por faltas menores por cualquier jurisdicción, facilitando que pocos individuos desearan ejercer una profesión, que les ofrecía mucho trabajo y pocas posibilidades de salir de la miseria.

La principal herramienta legal de la Real Armada para defender su autonomía de otros poderes fueron las *Ordenanzas Navales* y los reales decretos. Aunque carecían de fuerza suficiente para hacerse obedecer y respetar, no podían ser penetradas por la corrupción del país, oponiéndose a las injustas determinaciones. Fidalgo estaba convencido de que si se hubiera retirado la Comandancia General de Marina de Cartagena de Indias, la defensa de sus costas quedarían bajo la responsabilidad de los

⁷⁵⁰ AGN, Milicias y Marina, 62. Oficio de don Anastasio Cejudo para el virrey. Informa sobre la gente que le ha proporcionado al comandante de Marina para tripular los guardacostas. Cartagena de Indias, 19 de julio de 1797. El mandatario afirmó que en aquel entonces la Matrícula contaba con "... 800 hombres útiles y efectivos en el partido de la plaza, y en Sinú hasta 500..."

⁷⁵¹ "La jurisdicción de Marina con respecto á los militares se ejerce de la propia suerte que por los terrestres por los capitanes jenerales con apelación al Tribunal Supremo de Guerra y Marina, en los negocios civiles y en los delitos comunes, y en Consejo de Guerra en los delitos militares. Los dependientes de los cuerpos castrenses, administrativo y sanidad, están sujetos en primera instancia a los capitanes jenerales de sus respectivos departamentos y en segunda á dicho Tribunal Supremo. Los matriculados así en las maestranzas como en las matriculas de mar, no estando en campaña están sujetos en primera instancia á los comandantes de sus respectivas provincias, en las apelaciones al capitán general y después al Tribunal Supremo, salvo ciertos casos en que lo están a la jurisdicción de los ayudantes." Alejandro de Bacardí, *Nuevo Colón...*, t. I, p. 472

corsarios particulares, quienes dirigidos por hombres sin carácter eran fácilmente manipulables por las facciones dominantes de la ciudad.

En consecuencia, debido a los comunes conflictos de competencias ocurridos entre la Comandancia General del Apostadero y la Gobernación, en una ocasión el mandatario de esta última le facilitó una serie de ayudas a unos corsarios franceses para salir a capturar unos barcos ingleses que había sido avistados. Los mismos recursos se los había negado a los guardacostas para que no estuvieran operativos y zarparan a interceptarlos, y de esta forma desacreditar a la Marina ante el rey.⁷⁵²

Aunque las *Ordenanzas Navales* de 1802 no hacen mención de la Matrícula de Mar no significa que el tema hubiera dejado de tener importancia, sino todo lo contrario. Es decir, garantizar las dotaciones de marineros para los buques de guerra de la Real Armada española, incluyendo sus guardacostas, era un asunto tan importante que en el mismo año se crearon las *Ordenanzas de su majestad para el régimen y gobierno militar de las Matriculas de Mar*, donde el rey Carlos IV le encargó al generalísimo de mar, don Manuel Godoy y Álvarez de Faria, reorganizar y fomentar la Matrícula de Mar de la forma más conveniente a los intereses del Estado.⁷⁵³

En el caso concreto de Cartagena de Indias, las nuevas *Ordenanzas de la Matrícula de Mar* del año 1802 aunque beneficiaron a los oficiales de la Real Armada en el sentido de quitarle el poder sobre los matriculados al gobernador y cedérselos a ellos, no tuvieron una masiva aceptación entre la población, como desde la metrópoli se había pensado. No obstante, la Comandancia del Apostadero creó las infraestructuras necesarias para hacer cumplir los preceptos referentes al tema. El rey, por medio de la real orden del 27 de mayo de 1795, asignó treinta pesos mensuales para la casa del Ministerio de Marina, que además de cumplir

⁷⁵² AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/415. Oficio del comandante de Marina Joaquín Francisco Fidalgo para Pedro Varela y Ulloa. Informa sobre el origen de los conflictos de jurisdicción con el gobernador. Cartagena de Indias, 31 de mayo de 1797.

⁷⁵³ El tema de las *Ordenanzas de las Matriculas de Mar* del año 1802 son tratadas en el capítulo II de la presente tesis.

las funciones de Comandancia General, también se usó al mismo tiempo como Contaduría, Tesorería, residencia del comandante general y Oficina de Matrícula de Mar.⁷⁵⁴

La dirección de la Matrícula de Mar con la nuevas leyes de 1802, en el caso de Cartagena de Indias, se alternó entre los jóvenes oficiales del Apostadero y su propio comandante general. El teniente de fragata don Rafael Trillo y Ladrón de Guevara en 1804 ejerció las funciones de comandante interino de la Capitanía de Puerto y de las Matrículas.⁷⁵⁵ El alférez de navío don Juan Bautista Topete, el 26 de junio de 1806 tomó el mando de la goleta “Mercedes” e hizo con ella dos campañas a la costa de Portobelo, el 11 de noviembre desembarcó y se le encargó interinamente la Capitanía de Puerto y Comandancia de Matrícula, que desempeñó hasta el 9 de enero de 1807.⁷⁵⁶

En el virreinato del Nuevo Reino de Granada, además de la Oficina de Matrícula de Mar de Cartagena de Indias y sus alrededores, también existió otra en el Apostadero secundario de Santa Marta. El teniente de navío don Fausto Villamil, el 30 de noviembre de 1807, fue destinado a tomar el mando de las fuerzas navales atracadas allí, ejerciendo las funciones de comandante principal de aquel Apostadero, de Matrícula, Capitanía de Puerto y juez de montes. El marino permaneció en el destino hasta el 30 de diciembre de 1808.⁷⁵⁷

Los oficiales de mayor rango que llevaron las riendas de la Matrícula de Mar en Cartagena de Indias eran el capitán de navío don Cosme Carranza y Vivero, caballero profeso de la Orden de Santiago, comandante principal de correos marítimos, juez e inspector de matrícula y montes de los partidos de su jurisdicción, ejerció desde el 25 de febrero

⁷⁵⁴ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/362. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para Juan Francisco de Céspedes. Informa sobre la casa que donó el fallecido Vicente Escalante al rey. Cartagena de Indias, 29 de abril de 1797.

⁷⁵⁵ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/1219. Extracto de los servicios del teniente de fragata don Rafael Trillo y Ladrón de Guevara, natural de Montilla. Sin lugar, 1807.

⁷⁵⁶ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/1207. Hoja de servicios del jefe de escuadra don Juan Bautista Topete, natural de Cartagena de Levante. Madrid, 31 de diciembre de 1846.

⁷⁵⁷ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/237. Relación de méritos y servicios del teniente de navío don Fausto Villamil. Sin Lugar, 1816.

de 1799 hasta el 13 de enero de 1804.⁷⁵⁸ El otro fue el capitán de navío don Miguel Antonio Irigoyen, comandante en jefe de la Marina Real del Apostadero, principal de Correos Marítimos, juez e inspector de matrículas de mar y montes, mandó desde el 4 de julio de 1803 hasta 1809.⁷⁵⁹

En el virreinato neogranadino las *Ordenanzas de su majestad para el régimen y gobierno militar de las Matrículas de Mar*, aunque no fueron cumplidas al pie de la letra, crearon un efecto maligno para la importante economía que giraba en torno a la pesca. Las noticias de la contrariedad llegaron a oídos del ministro de Hacienda de Manuel Godoy, don Miguel de Cayetano Soler, quien con el objetivo de buscar una solución al problema, por medio de la real orden del 9 de enero de 1803 le solicitó al gobernador de Cartagena de Indias datos de la clase y cantidad de pesca realizada en todo el distrito de aquella provincia, gente ocupada en ella, método de su beneficio, trabas que impedían la prosperidad de esta importante actividad económica y los medios de fomentarla.

El gobernador don Anastasio Cejudo, a quien le interesaba recuperar el control de las dotaciones de los barcos, respondió que los individuos empleados en la pesca ascendían a la cantidad de doscientos ochenta y seis personas. Según el gobernante los matriculados de Marina eran los únicos que pescaban por privilegio, con exclusión de los demás vecinos aptos para la actividad. El escaso número de inscritos en Cartagena de Indias y su rivera se debía a la aversión general tenida a la Matrícula y a cualquiera otro medio de alistamiento, a pesar de la rentabilidad de la pesca, la cual podía hacerse durante todo el año con gran abundancia, pues en aquellas costas existía una extraordinaria variedad de peces susceptibles de ser conservados para su consumo.

⁷⁵⁸ AGM, Pilotos, 3389/37. Diversas certificados de recomendaciones concedidas al piloto don Miguel Andrés Patiño para que las emplee donde y cuando le parezca oportuno. Cartagena de Indias, 4 de julio de 1809.

⁷⁵⁹ AGM, Cirujanos, 2898/107. Certificado de Miguel Antonio Irigoyen recomendando al médico cirujano de la Real Armada don Antonio Muñoz de Sotomayor. Cartagena de Indias, 7 de octubre de 1809.

El gobernador de Cartagena de Indias tenía claro que el privilegio exclusivo de pescar concedido a los matriculados por medio de reales disposiciones, era la principal traba de la actividad en el Virreinato Neogranadino. Empero, Cejudo le confesó disuasivamente al ministro Soler que en su jurisdicción no se cumplían estrictamente los preceptos señalados en las *Ordenanzas de la Matrícula de Mar*, incluso el procurador síndico⁷⁶⁰ de aquella ciudad había pedido extender la facultad de pescar a toda clase de personas, cuya solicitud recomendó como justa el asesor del gobierno.

Anastasio Cejudo señaló que la Matrícula de Mar, en vez de aumentar la cantidad de marineros, logró disminuirla, hasta el punto de que antes de su establecimiento era mucho mayor el número de hombres de mar y de pescadores. En consecuencia, tres años después de ser aprobadas las nuevas *Ordenanzas de Matrícula de Mar*, en Cartagena de Indias la marinería no era suficiente para cubrir los servicios de los guardacostas, correos marítimos y mucho menos para suplir las faltas de los enfermos y muertos de los buques de guerra llegados a aquel puerto.⁷⁶¹

No obstante, pese a todas las dificultades por las cuales atravesó la institución, en Cartagena de Indias, sus integrantes autóctonos cumplieron a satisfacción de los oficiales de la Real Armada, de origen peninsular o americano, sus servicios en el resguardo marítimo. Los comandantes de los guardacostas, en líneas generales, se hallaron satisfechos con la eficiencia demostrada por los matriculados que trabajaron en las plazas de

⁷⁶⁰ Se encargaba de promover los intereses de los pueblos y defender sus derechos desde los Ayuntamientos y Consejos. Para ampliar los conocimientos de este protector de los débiles véase: Manuel Bustos Rodríguez, “La representación popular en el Ayuntamiento gaditano del siglo XVIII: El primer Procurador Síndico Personero y los primeros Diputados del Común” en *Gades. Revista del Colegio Universitario de Filosofía y Letras de Cádiz*, Cádiz, Colegio Universitario de Filosofía y Letras, nº 7, 1981, pp. 85-105; y Alfonso Carlos Merchán Fernández, “El procurador síndico general y los representantes del común en el Ayuntamiento de Palencia bajo el reformismo borbónico (S. XVIII)” en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia*. 27, 28, y 29 de abril de 1989. IV. Historia económica. Historia de las instituciones. Historia de América. Edad Media Latina y Humanismo Renacentista. Historia de la Ciencia, Palencia, 1990, t. IV, pp. 233-286.

⁷⁶¹ AGM, Matrículas, 1946. Oficio de Miguel de Cayetano Soler para don Francisco Gil. Informa sobre la pesca que se realiza en las costas de Cartagena de Indias. Aranjuez, 23 de abril de 1805. El documento también se encuentra en el legajo 1946 del mismo archivo y sección.

artilleros de preferencia, de mar, y demás puestos. Aptitud que en todo momento contó con el beneplácito de los diversos comandantes generales del Apostadero, cuyas opiniones concordaron en ser hombres con una intrepidez acreditada y coraje en los combates.⁷⁶²

La gente de mar de la matrícula de Cartagena de Indias, también mostró fuerza y robustez en el desempeño de sus funciones. El sufrimiento exigido por el servicio a los hombres de mar fue tolerado por medio de la paciencia, características valiosa para aprobar satisfactoriamente las diversas revistas de inspección de matrículas a que se vieron expuestos. Entre los múltiples hechos más destacados que avalan todas las afirmaciones anteriores se encuentran el apresamiento de la goleta corsaria inglesa “La Polly y Jane” tomada al abordaje por la goleta “San Gregorio Taumaturgo”, comandada por el teniente de navío don Carlos Rodríguez de Arias en el mes de marzo de 1797.⁷⁶³

Otro caso ejemplarizante fue el del apresamiento del bergantín inglés “El Drake” armado en corso, en cuya acción murió de un balazo fray Juan Antonio García que era capellán de la balandra “Covadonga”, mandada por el teniente de fragata don Pedro Quevedo en agosto de 1799.⁷⁶⁴ Y para finalizar, el enfrentamiento efectuado con la fragata de la Royal Navy “La Meleager” en el mes de febrero de 1800, mientras mantenía bloqueado el puerto de Cartagena de Indias. Para la arriesgada operación naval se presentaron voluntariamente los matriculados de Bocachica, solicitando tripular las lanchas cañoneras que obligaron a huir

⁷⁶² AGI, Santa Fe, 910. Oficio de don Cosme de Carranza para Juan Francisco Céspedes. Informa sobre las quejas infundadas del comandante de la división de bergantines “Empresa” y “Alerta” don Joaquín Francisco de Fidalgo. Cartagena de Indias, 28 de abril de 1801.

⁷⁶³ AGM, Corso y presas, 5215. Oficio de Juan Francisco de Céspedes para Pedro Varela. Informa sobre el apresamiento de la goleta inglesa “La Polly y Jane”. Cartagena de Indias, 1 de abril de 1797. Los casos señalados aquí son analizados con más detalles en el capítulo V de esta investigación.

⁷⁶⁴ AGM, Corso y presas, 5217. Oficio de Pedro de Quevedo para Cosme de Carranza. Informa sobre el apresamiento del bergantín “El Drake” realizado por los guardacostas “Covadonga” y “Taumaturgo”. A bordo de la balandra “Nuestra Señora de Covadonga” en el puerto de Cartagena de Indias, 6 de agosto de 1799.

al poderoso buque de guerra debido a los heridos y averías causados por la artillería española.⁷⁶⁵

Por último, los diferentes oficiales navales dieron testimonios de la constancia y valentía demostrada por los marineros en medio del vivo fuego cruzado producido. Todos los hechos señalados fueron suficientes para ver con buenos ojos la vocación y valía profesional de aquellos hombres anónimos, que se superpusieron por encima de las dificultades jurídica, que no supieron ni pudieron satisfacer con justicia las expectativas del gremio en aquel momento histórico.⁷⁶⁶

⁷⁶⁵ AGM, Expediciones 27. Oficio de Carlos de Arias para Cosme de Carranza. Informa que con las lanchas guardacostas abatieron e hicieron huir una fragata inglesa. Abordo del bote nº 1º en la Punta del Mamón, 3 de febrero de 1800.

⁷⁶⁶ AGI, Santa Fe, 910. Oficio de don Cosme de Carranza para Juan Francisco Céspedes. Informa sobre las quejas infundadas...

CAPÍTULO IV

LA FINANCIACIÓN DE LOS GUARDACOSTAS. EL DINERO COMO PROBLEMA



1. La difícil situación de la Real Hacienda neogranadina a finales del siglo XVIII

Para entender en su conjunto la justificación, efectividad y complejidad del tipo de defensa naval prestado por los guardacostas de Cartagena de Indias al Virreinato de Nueva Granada, bajo el mando de los oficiales de la Real Armada Española, es menester analizar las cuentas de la caja real⁷⁶⁷ de la provincia, y de esta forma precisar cuál fue la cuantía de pesos necesaria para poner en marcha todo el complejo aparataje naval desde 1788 hasta 1808, y así poder evaluar la relación costo-eficiencia del sistema defensivo. La cuantificación del presupuesto castrense y la problemática que giró en torno a él serán el hilo conductor del capítulo, relacionado con la evolución política, militar y económica del período estudiado.

En cuanto a la economía del Nuevo Reino de Granada, es de destacar que en líneas generales se basó fundamentalmente sobre la producción minera aurífera. Cerca del 100% de las exportaciones del virreinato se asentaron en elpreciado metal, hasta la década de los ochenta del siglo XVIII, cuando la monarquía española hizo un esfuerzo en aumentar y diversificar los pilares de la economía. No obstante, durante los últimos veinte años de la centuria decimo octava, el oro representó el 90% de los principales efectos exportables, seguido por un tímido 10% basado en la explotación de productos agrícolas y pecuarios como el algodón, cacao, palo de tinte, azúcar, quina y cueros.

El oro, además de ser el motor de las exportaciones externas, también fue el principal impulsor del comercio interno que posibilitó el desarrollo agrícola, pecuario y manufacturero del virreinato en su

⁷⁶⁷ Los estudios de las cajas reales americanas durante el dominio hispano no son todo lo abundantes que sería preciso. No obstante, se recomienda ver: John Jay Tepaske, *La Real Hacienda de Nueva España, la Real Caja de México: (1576-1816)*, México D.F., Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1976; Juvenal Luque, *Funcionarios y remuneraciones: salarios de la Caja Real de Lima en los siglos XVII y XVIII*, Lima, Banco Central de Reserva del Perú, 2012 y María Concepción Gavira Márquez, *Población indígena, sublevación y minería en Carangas: la Caja Real de Carangas y el mineral de Huantajaya, 1750-1804*, Lima, Instituto Francés de Estudios Andinos, 2008.

conjunto. Las ricas zonas mineras ubicadas en las provincias del Chocó, Antioquia, Popayán y Barbacoas, se convirtieron en importantes consumidores de alimentos de origen vegetal y animal producidos en otras regiones, además de demandar diversidad de productos manufacturados. No obstante, la fuerte dependencia de la economía virreinal del brillante metal amarillo hizo que los ingresos de la Real Hacienda dependieran, en gran medida, directamente de la cantidad y calidad del mineral extraído.⁷⁶⁸

En el siglo XVIII e inicios del XIX el Chocó representó uno de los principales centros de explotación de oro del reino. Durante la centuria señalada, a diferencia de las dos anteriores donde la minería dependió de la mano de obra indígena que hizo entrar en conflicto a este sector con el agrícola, la explotación aurífera pasó a desarrollarse bajo mejores auspicios debido al aumento demográfico y a la presencia de mano de obra esclava.⁷⁶⁹ No obstante, las minas neogranadinas, pese a su importancia para la economía virreinal, fueron modestas, si se comparan con las grandes y complejas organizaciones formadas para las explotaciones de plata y oro que se llevaron a cabo en los virreinos del Perú, Nueva España⁷⁷⁰ y Brasil.⁷⁷¹

⁷⁶⁸ Jaime Jaramillo Uribe, “La economía del Virreinato (1740-1810)” en *Historia económica de Colombia*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1997, p. 55-56.

⁷⁶⁹ Germán Colmenares, “La formación de la economía colonial (1500-1740)” en *Historia económica de Colombia*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1997, pp. 37-38.

⁷⁷⁰ Para este tema se recomienda ver el excelente trabajo del Historiador: Jaime J. Lacueva Muñoz, *La plata del rey y sus vasallos. Minería y metalurgia en México (siglos XVI y XVII)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2010.

⁷⁷¹ Anthony McFarlane, *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*, Bogotá, Banco de la República, 1997, p. 118. “Prácticamente todo el oro extraído en el siglo XVIII en la Nueva Granada se encontraba en áreas de difícil acceso, en medio de bosques húmedos tropicales de tierras bajas o en apartadas zonas montañosas, lejos de los principales centros de población. La minería estaba allí en manos de reducidas cuadrillas de esclavos o de buscadores individuales que trabajaban en campamentos ubicados en áreas donde había aluviones o gravas auríferas. El trabajo era de alta intensidad laboral y empleaba una tecnología sencilla, consistente en unas pocas técnicas normales.”

La economía de la costa del Nuevo Reino de Granada (Cartagena de Indias, Santa Marta, Río Hacha y parte de la Guajira),⁷⁷² constituye la mayor parte del área espacial tomada en cuenta en el presente estudio, durante el período comprendido desde 1788 hasta 1808, centró su generación de riqueza en las grandes haciendas que funcionaron como importantes centros de producción ganadera y agrícola. Las ganaderas aportaron carnes, principalmente de vacunos, y las agrícolas tuvieron predilección por la caña de azúcar de dónde se extraían mieles con las cuales se podía posteriormente obtener aguardiente. Pero también se tendió a sembrar maíz, plátanos, yuca, entre otros alimentos, útiles para cubrir las necesidades locales. El excedente de las cosechas se usó para satisfacer la demanda del mercado interno de Cartagena de Indias, que también reclamó, carne, cuero y cebo.⁷⁷³

Empero, cuando el virrey Francisco Gil y Lemos llegó a Nueva Granada, a finales de 1788, la Real Hacienda del Virreinato se hallaba en un estado paupérrimo, por lo cual resultaba difícil esperar mejores noticias del resto de las dependencias del Estado. Un alto mandatario que pretendiera emprender su gestión de manera correcta debía de saber cuál era la realidad de las finanzas públicas del reino, condición necesaria para proyectar los lineamientos de sus políticas a seguir y toma de decisiones más acertadas, y así buscar la prosperidad y felicidad común.

Los principales males endógenos que afligieron en aquella época a la Real Hacienda se derivaron, en gran parte, por el manejo desordenado y abandono, imperante en tan importante institución recaudatoria. El virrey

⁷⁷² *Ibidem*, pp. 84-85. Realmente todos los territorios ubicados al Este de Cartagena de Indias, gozaron de poca relevancia económica, si se compara con la actividad minera del Suroeste. La provincia de Santa Marta se vio durante todo el siglo XVIII y buena parte del XIX opacada por la importancia del puerto la ciudad amurallada y su estrecha relación comercial con España. Y la vecina Río Hacha jugó un papel de “frontera india”, dónde los protagonistas fueron los bravíos guajiros, que llegaron a ser un colectivo numéricamente considerable, de alrededor de 40.000 almas, en la segunda mitad del siglo XVIII. Se calcula que entre 12.000 y 15.000 eran aptos para ir a la guerra.

⁷⁷³ Jaime Jaramillo Uribe, “La economía del Virreinato...”, pp. 68-69. “La zona oriental, que incluía las provincias de Santa Marta, Riohacha y La Guajira, y al sureste el Valle de Upar, producía también ganado y algunos productos exportables como algodón, palo de tinte, mulas y caballos para la exportación a territorios antillanos ingleses y holandeses, generalmente por conducto del contrabando.”

Francisco Gil y Lemos, a través de las certificaciones ofrecidas por los contadores generales, comprobó que varios administradores con los mayores ingresos, como eran el de tabaco de Santa Fe y Cartagena de Indias, llevaban algunos años sin rendir sus cuentas. Lo mismo pasaba con las contabilidades del aguardiente, muchas se hallaban sin glosar y otras sin fenecer.

La administración de numerosas cajas reales se encontraban en una situación de decadencia, y sobre ellas recaían diversas denuncias referentes a malversación de capitales por parte de algunos empleados. Existían varios recursos que no fueron atendidos por la dirección, generando como consecuencia que no se acordaran las providencias demandadas. Debido a la inobservancia de las reales cédulas y novísimas instrucciones, existentes para regular el sector, se vieron perjudicadas las rentas públicas.⁷⁷⁴

Los gastos se habían incrementado en muchas cajas reales sin tomar en cuenta la cuantía de los ingresos. Eran pocas las áreas que tenían una dotación fija, las nuevas fundaciones del Darién⁷⁷⁵ con sus respectivas tropas absorbieron centenares de miles de pesos del erario. En la Marina los corsarios particulares compraron con dinero del rey buques y pertrechos posteriormente considerados inútiles. Asimismo, en Santa Fe se creó un regimiento veterano y dos de milicias disciplinadas que consumieron importantes sumas de dinero.

Además, se emprendió el corte de quina por cuenta de su majestad, pero después de haberse hecho una considerable inversión, se dudó de su calidad y rentabilidad. De forma similar se perdieron las inversiones realizadas en una fábrica de tabaco en polvo, y otra de pólvora que luego se cerró. Debido a la inutilidad temporal del palacio de gobierno, se mandó a construir unas oficinas que serían usadas como cajas reales, por un

⁷⁷⁴ AGI, Santa Fe, 906. Informe del virrey Francisco Gil. Señala el desorden que existe en la Real Hacienda del reino y propone soluciones. Santa Fe, 15 de junio de 1789.

⁷⁷⁵ Con respecto al Darién se recomienda ver: Álvaro Baquero Montoya y Antonio Vidal Ortega (compiladores), *La gobernación del Darién a finales del siglo XVIII: el informe de un funcionario ilustrado*, Barranquilla, Ediciones Uninorte, 2004.

precio de 18.000 pesos. Además, mientras se hacían las obras se pagaban anualmente 400 pesos en alquiler de las tiendas ocupadas. Cuando se restableció el palacio, todo el gasto público realizado se convirtió en un derroche de recursos.⁷⁷⁶

Otro perjuicio, de mayor relevancia, que afectó a la Real Hacienda en tiempos del virrey Francisco Gil y Lemos, era la aptitud de tolerancia y disimulo asumida por los jefes de las reales cajas con sus subalternos. La razón de esta dejadez, posiblemente se debió a que los subordinados resultaron ser “creaciones” de ellos mismos, es decir, producto de nombramientos hechos por los propios dirigentes, quienes en determinadas circunstancias se mostraron incapaces de obligarlos a cumplir las leyes e instrucciones particulares para rendir las cuentas en su momento justo, o luego de presentadas descuidaban su glosa, hecho demostrado con la difícil situación vivida por la Dirección General y Tribunal de Cuentas en aquel momento.

*

El presupuesto para financiar a los guardacostas de Cartagena de Indias provino de la caja real de Veracruz hasta el año 1781. El situado consistía, según el virrey Francisco Gil y Lemos, en 178.000 pesos entregados anualmente a la administración cartagenera.⁷⁷⁷ Hasta ahora se ignora la causa del cambio de decisión de las autoridades veracruzanas. En consecuencia, el gasto fue asumido por la real caja de Cartagena de Indias, la cual le suministró a la Tesorería del Apostadero el dinero necesario para el funcionamiento del sistema de guardacostas, pero con condición de reintegrarlo, a través de un nuevo situado consignado en la Tesorería de Marina de La Habana, el cual se efectuó desde el año 1782 hasta el 1786.⁷⁷⁸

⁷⁷⁶ AGI, Santa Fe, 906. Informe del virrey Francisco Gil. Señala el desorden que existe en la Real...

⁷⁷⁷ AGI, Santa Fe, 905. Oficio del virrey Francisco Gil y Lemos para el señor bailío fray Antonio Valdés. Informa sobre las deudas de la caja de Cartagena de Indias y pide que se continúen enviando los situados de Veracruz para la Marina. Cartagena de Indias, 30 de enero de 1789.

⁷⁷⁸ AGI, Santa Fe, 1102 y 1103. Cuentas relativas a los años: 1782-1786.

La real caja de Cartagena de Indias, a partir de 1787 y hasta 1790, siguió suministrando los fondos económicos al Apostadero de la ciudad, pero sin que le fueran restituidos desde Cuba. Así se vio obligada el año siguiente, es decir 1791, a crear dentro de la estructura de su administración el “*Ramo de lo suministrado al Ministerio de Marina*”, asumiendo el coste del sistema de salvaguarda naval en su totalidad, con parte de los recursos recaudados en la provincia.⁷⁷⁹

El virrey neogranadino le solicitó al monarca español en 1789, que Veracruz volviera a asumir los costos del resguardo naval, para de esa forma poder desahogar la caja real de la importante ciudad del litoral del Virreinato del Nuevo Reino de Granada. No obstante, y muy a pesar del mandatario, la súplica no fue tomada en cuenta por el rey, por lo cual las autoridades cartageneras tuvieron que seguir financiando el sistema naval del reino.⁷⁸⁰

Las cuentas públicas de Cartagena de Indias en el año 1782, poco antes de la expulsión de los oficiales de la Real Armada del Apostadero, ya se encontraban en crisis. Desde 1782 y hasta 1784 la “*Existencia*” de dinero fue cero. En los años siguientes hasta llegar a 1787, no hubo mejora en las finanzas, sino más bien todo lo contrario. Los egresos fueron superiores a los ingresos, creándose a partir de 1785 una deuda que condujo a su real caja a alcanzar un déficit de 1.464.408 pesos.

PRESUPUESTOS GENERALES DE CARTAGENA DE INDIAS EN PESOS FUERTES ⁷⁸¹			
AÑOS	CARGO	DATA	EXISTENCIA
1782	2.325.947	2.325.947	0
1783	1.877.137	1.877.137	0
1784	1.171.253	1.171.253	0
1785	1.928.221	2.390.258	-462.037
1786	3.464.118	3.990.838	-526.720
1787	3.127.109	3.602.760	-475.651
TOTALES:	13.893.785	15.358.193	-1.464.408

⁷⁷⁹ AGI, Santa Fe, 1096. Cuentas del año 1791. Cartagena de Indias, 5 de enero de 1792.

⁷⁸⁰ AGI, Santa Fe, 905. Oficio del virrey Francisco Gil y Lemos para el señor bailío fray Antonio Valdés. Informa sobre las deudas de...

⁷⁸¹ AGI, Santa Fe, 1102 y 1103

Todo el cúmulo de problemas señalados anteriormente impidieron que el antecesor de Gil y Lemos, el arzobispo-*virrey* Antonio Caballero y Góngora, le dejara un informe puntual de los productos e ingresos de cada ramo, y por consecuencia él tampoco podía proporcionárselo a su sucesor José Manuel de Ezpeleta, debido al corto tiempo que duró su administración en Nueva Granada, por trasladarse por voluntad del rey a dirigir (1790-1796) el gobierno del Virreinato del Perú.

El *virrey* y *teniente general* de la Real Armada, a mediados de 1789, ante el desastroso panorama que mostraba la Real Hacienda del Nuevo Reino de Granada ejecutó una serie de reformas para intentar paliar las dificultades, medidas que fueron continuadas por su sucesor para lograr la efectividad perseguida. Entre las primeras resoluciones llevadas a cabo estuvo el informarse, a través de la Dirección General de Rentas, si los administradores habían entregado las cuentas de los años anteriores y si se hallaban fenecidas y glosadas por los respectivos contadores generales, siguiendo las instrucciones impuestas por el *visitador general* don Juan Gutiérrez de Piñeres.

El *virrey* presionó a los oficiales reales, y demás responsables, para que cumplieran sus obligaciones. Dio la orden en todas las administraciones de su distrito de que si en un plazo de tres meses no presentaban las cuentas postergadas, quedarían suspendidos de sus empleos y nombraría a nuevos sujetos en sus cargos. En el Tribunal Mayor de Cuentas tomó las mismas medidas, allí el contador mayor, don Pablo Ruiz de la Bastida, reconoció la falta de muchas cuentas del año 1786 y todas las de 1787 y 1788, sin contar una infinidad de expedientes atrasados para su despacho.

Otra medida de gran calado, puesta en marcha, fue el restablecimiento de las Juntas de Real Hacienda recomendadas por las leyes municipales. Estas reuniones tenían la función de fomentar el esmero y eficacia con que convenía llevarse a cabo la administración, con el fin de aumentar el real erario, tratando de esta manera los asuntos de mayor

gravedad y relevancia. Debían reunirse semanalmente, buscar las mejores vías para crear las condiciones adecuadas, y así alcanzar los objetivos planteados. También, a través de este medio, el virrey compartía o delegaba una parte de su trabajo, porque todo el peso de la administración de la Real Hacienda descansaba sobre sus hombros, y los de su asesor. Las Audiencias se encontraban inhibidas de estas competencias, y sus ministros no podían acceder a su manejo, al menos que alguna comisión fortuita se lo exigieran.

Además de la restitución de las Juntas de Real Hacienda, también se establecieron otras particulares, integradas por todos los ministros de los diversos ramos, las cuales se ejecutarían dos veces a la semana con presencia del virrey. La primera, realizada los días martes, le correspondía atender a los ramos comunes y generales de la Real Hacienda, manejo económico del Tribunal de Cuentas referentes a las glosas, revisión de las que presentaban las cajas de su distrito y las ocurrencias planteadas para su eficiente manejo. Estaba conformada por dos ministros togados, el fiscal de su majestad, dos contadores y un oficial real. La segunda, efectuada los viernes, debía turnarse entre los de tabaco, aguardiente y alcabalas, con asistencia de los dos ministros, el fiscal, dos contadores y el administrador principal del ramo de Santa Fe.

Los ajustes económicos, puestos en práctica por el virrey para sanear las cuentas públicas, fueron de gran calado, incluso se planteó la suspensión de todas las gratificaciones que no fueran aprobadas. Las medidas las avaló el rey, quien autorizó a su representante a suprimir empleos y asignaciones sancionadas si no las consideraba útiles, encargo que le dejó a su sucesor por no tener tiempo de cumplirlo. Además, el máximo mandatario neogranadino se dirigió a supervisar el trabajo en las minas de plata de la provincia de Mariquita, y así evaluar su rentabilidad.

Para sorpresa del máximo mandatario, este sector sí le pareció prometedor.⁷⁸²

Las reformas económicas llevadas a cabo por el virrey Francisco Gil y Lemos, resultaron ser las más adecuadas para conseguir que todos los empleados desempeñaran sus obligaciones con precisión y puntualidad. Es decir, el control que pasaron a ejercer las Juntas sobre los funcionarios arrojó consecuencias exitosas: las resoluciones se agilizaron, cesó la tolerancia y el disimulo, y así la Real Hacienda tomó un respiro para iniciar la salida progresiva del paupérrimo estado alcanzado.⁷⁸³

La realidad de las cajas de las provincias costeras como Cartagena de Indias, Panamá, Santa Marta y Río Hacha, no difería del diagnóstico hecho por el virrey Gil y Lemos, incluso su sucesor José Manuel de Ezpeleta tuvo que dedicarle mucha atención para intentar mejorar la situación económica de dichas administraciones. El máximo mandatario siguiendo los mismos pasos de su antecesor, el 9 de febrero de 1790 le dictaminó al gobernador de la ciudad amurallada, jefe de escuadra don Joaquín de Cañaveral, la conveniencia de fijar los situados para socorrer con dinero a su plaza, evitando que nunca se diera el caso de incurrir en una suspensión de pagos, y al mismo tiempo cumplir las reales órdenes en las cuales el monarca ordenaba reducir el gasto lo máximo posible.

El medio empleado para lograr dichos fines siguió siendo la formación de una Junta local presidida por el gobernador, los oficiales reales los vocales, los administradores de rentas y el fiscal de la Real Hacienda. El principal objetivo de la organización era inspeccionar los productos líquidos de todos los ramos ingresados en sus cajas, haciendo

⁷⁸² “... personalmente pasé a reconocerlas, y del examen que hice y ensayos que presencié quedé persuadido de que así por el poco costo con que se saca el mineral como por la facilidad y ahorro del nuevo método de amalgamar del Barón de Born, y por el talento y actividad del director, promete esta empresa no sólo reembolsar lo que se gaste, sino también adelantamientos considerables para el reino.” Manuel Lucena Giraldo y María del Mar Flores, “La minería en las relaciones e informes de los virreyes y gobernantes de Nueva Granada” en *La minería en Nueva Granada. Notas Históricas 1500-1810*, Madrid, Instituto Tecnológico GeoMinero de España, 1992, p. 21.

⁷⁸³ AGI, Santa Fe, 906. Informe del virrey Francisco Gil. Señala el desorden que existe en la Real...

que los administradores y oficiales reales formaran un estado comprensivo de un quinquenio de los sectores recaudatorios. Asimismo, para intentar reducir las diversas asignaciones, a la menor cantidad posible, los funcionarios anteriormente mencionados, debieron de presentar un plan de ahorro con asignaciones invariables. Empero, aunque se intentó que cada área tuviese un presupuesto fijo, en la realidad no se logró dar cumplimiento a tal deseo.⁷⁸⁴

Antes de conocer el financiamiento de los guardacostas conviene analizar los presupuestos generales de la caja real de Cartagena de Indias que se verán en el siguiente cuadro, desde el año 1788 hasta 1808.⁷⁸⁵ El sistema empleado para la contabilidad era elemental y antiguo, seguía siendo el mismo que se puso en marcha desde los inicios del proceso colonizador de América. Todo se sintetizaba en un libro dónde se apuntaron los ingresos con el nombre de “*Cargo*”, los egresos con “*Data*”, y de la resta de los dos resultaba el beneficio o sobrante denominado “*Existencia*”.⁷⁸⁶

PRESUPUESTOS GENERALES DE CARTAGENA DE INDIAS EN PESOS FUERTES ⁷⁸⁷			
AÑOS	CARGO	DATA	EXISTENCIA
1788	2.620.113	3.343.950	-723.837
1789	3.124.401	3.712.220	-587.819
1790	3.189.127	3.782.785	-593.658
1791	3.219.940	3.866.421	-646.481
1792	2.248.306	2.786.098	-537.792
1793	2.822.518	2.822.518	0
1794	2.517.855	2.517.855	0

⁷⁸⁴ *Ibidem*. Oficio de Joseph de Ezpeleta para el gobernador de Cartagena de Indias. Informa que se deben fijar los situados para socorrer las cajas reales y sobre la formación de las Juntas de Hacienda. Santa Fe, 9 de febrero de 1790.

⁷⁸⁵ “La administración colonial era lenta, complicada y arcaica. El eje del sistema de recaudos y control lo constituían las Cajas Reales y el Tribunal de Cuentas, que tenía su sede en Santa Fe. Al frente de las primeras estaban los llamados oficiales reales: un tesorero, un contador y un veedor. Este último ejercía unas función fiscalizadora sobre el conjunto de las operaciones, pero generalmente faltó en las provincias, donde sólo había el contador y el tesorero.” Jaime Jaramillo Uribe, “La economía del Virreinato...”, p. 102.

⁷⁸⁶ *Ibidem*.

⁷⁸⁷ AGI, Cuba, 727 y 733^a; Santa Fe, 1015, 1096, 1103, 1104, 1107, 1109 y 1111. Es de destacar que en la mayoría de las cifras expuestas en tablas se realizó un redondeo de las cifras. Es decir, se le dio la mejor aproximación con la que se comete un error menor, desde el punto de vista matemático (defecto y exceso), con el fin de suprimir las engorrosas fracciones de reales y maravedíes, para tomar en cuenta solamente a los pesos.

1795	2.021.469	2.021.469	0
1796	2.489.809	1.576.627	913.182
1797	2.351.800	1.435.656	916.144
1798	1.781.662	1.329.659	452.003
1799	2.779.648	1.362.047	1.417.601
1800	2.702.635	1.706.151	996.484
1801	4.031.066	2.223.547	1.807.519
1802	3.323.898	2.879.097	444.801
1803	1.747.575	1.159.280	588.295
1804	1.773.662	1.519.616	254.046
1805	1.532.374	1.081.663	450.711
1806	2.240.344	1.891.935	348.409
1807	1.653.544	1.363.005	290.539
1808	1.686.054	1.492.244	193.810
Totales:	51.857.800	45.873.843	5.983.957

Claramente se aprecia que el primer quinquenio de los presupuestos fue nefasto para la economía estatal de Cartagena de Indias, debido a las considerables cantidades de dinero desembolsados por la caja real para cubrir los diversos gastos generados por la “*Expedición del Darién*”. No obstante, a los comerciantes la puesta en circulación de los recursos económicos les resultó beneficioso, tuvieron la buena oportunidad de vender muchos de sus productos y servicios requeridos por la incursión bélica, como fueron alimentos, herramientas, materiales de construcción, entre otros.

De igual forma, tampoco les fue mal a los diversos individuos que temporalmente consiguieron trabajar en la campaña militar, debido a la creación de puestos de vigilancia, defensa y asentamientos. En estos primeros cinco años los gastos superaron con creces a los ingresos, acumulándose un déficit de 3.089.587 pesos. Es decir, aunque desde 1788 hasta 1792 se recaudaron en caja 14.401.887 pesos, se tuvieron que desembolsar 17.491.474 pesos.

Posteriormente al quinquenio que arrojó una importante deuda, siguió un período (1793-1795) donde la caja de Cartagena de Indias igualó los ingresos con los egresos, para de esta forma romper definitivamente la tendencia de los números rojos, y poder iniciar el camino hacia la recuperación financiera. A partir del año 1796, y hasta llegar al 1808, el

crecimiento económico se caracterizó por las fluctuaciones, al igual que por la sostenibilidad.

Otro factor importante que influyó drásticamente en la crisis de la caja real de Cartagena de Indias, además de la anarquía presente en las cuentas, fue la “*Expedición del Darién*”, iniciada por el virrey Antonio Caballero y Góngora en 1784 para someter a los bravos indígenas de aquel lugar, que mantenían un comercio activo con los enemigos ingleses. El mariscal de campo, don Antonio Arévalo, fue designado para dirigir la operación militar que culminó en el año 1787, logrando rendir a los autóctonos y fundar varios asentamientos de españoles protegidos por pequeños fuertes, como lo fueron Caimán, Concepción y Mandinga.⁷⁸⁸

La “*Expedición del Darién*” resultó muy costosa en relación a los resultados obtenidos. Todos los gastos extraordinarios de las cajas reales de las plazas marítimas aumentaron de tal forma que la situación financiera les resultó insostenible, hasta el punto de tener que ser socorridas con dinero proveniente de las Tesorerías de las provincias del interior del Virreinato. Este escenario trastornó el orden y período establecido para la remisión de situados, y como consecuencia la Real Hacienda asumió una deuda económica para financiar la acción armada.⁷⁸⁹

Además, cuándo comenzó la administración del virrey José Manuel de Ezpeleta en el año 1789, para colmo de males, la recaudación del erario público tampoco se hallaba en un estado de bonanza. Por ejemplo, el

⁷⁸⁸ Jorge Conde Calderón, “Entre lo geoestratégico y la “búsqueda” del Estado: La expedición Fidalgo en la costa Atlántica. 1790-1805” en *Huellas. Revista de la Universidad del Norte*, Barranquilla, Universidad del Norte, 1992, n° 34, p. 32. “en 1791, el virrey Francisco Gil y Lemos, reconociendo lo precario de los establecimientos y las ingentes sumas gastadas en la empresa colonizadora, ordenó la demolición de los fuertes y el abandono de la población.” El autor cometió un error con el alto mandatario, primeramente el apellido del virrey no era Lemos, sino Lemos, y segundo, en el año 1791 el primer mandatario del Nuevo Reino de Granada era José Manuel de Ezpeleta.

⁷⁸⁹ AGI, Santa Fe, 906. Oficio del virrey Joseph de Ezpeleta para Antonio Valdés. Informa que dispuso realizar Juntas de Real Hacienda para analizar los productos y gastos de las cajas y así proponer la mejor economía y fijar los situados. Santa Fe, 19 de marzo de 1790. Según este documento la deuda asumida por la Real Hacienda superó los 2.000.000 de pesos. No obstante, esta cantidad no coincide con la presenta más adelante, que resultan ser más fiable.

“*Ramo de aguardiente de caña*”⁷⁹⁰ había descendido la cuantiosa cifra de 200.000 pesos anuales en el reino, debido al permiso concedido al comercio para la introducción de aguardiente de uva procedente de España, por lo cual el alto mandatario consideró imperativo revocar la concesión a los mercaderes y de esta forma evitar la ruina total del importante sector local.⁷⁹¹

Aunque las operaciones bélicas del Darién finalizaron en el año 1787, el proyecto bélico del arzobispo virrey continuó demandando importantes cantidades de dinero hasta 1795. Desde 1784 y hasta 1787 se gastaron 1.000.263 pesos, y durante el período de 1788-1795 se desembolsaron 620.518 pesos, lo que hizo un total de 1.620.781 pesos. En la siguiente tabla se señala el presupuesto anual que exigió la campaña militar.

AÑOS	GASTOS EN PESOS DE LA EXPEDICIÓN DEL DARIÉN ⁷⁹²
1784	7.594
1785	327.235
1786	586.897
1787	78.537
1788	224.137
1789	285.120
1790	36.781
1791	34.570
1792	14.307
1793	9.536
1794	15.306
1795	761
Total:	1.620.781

En el siguiente gráfico se pueden visualizar con mayor claridad las afirmaciones realizadas anteriormente. Asimismo, se evidencia la efímera bonanza económica que se inició en el año 1799 y comenzó a disminuir en 1801. A partir de 1802 hasta llegar al 1808 la realidad se caracterizó por

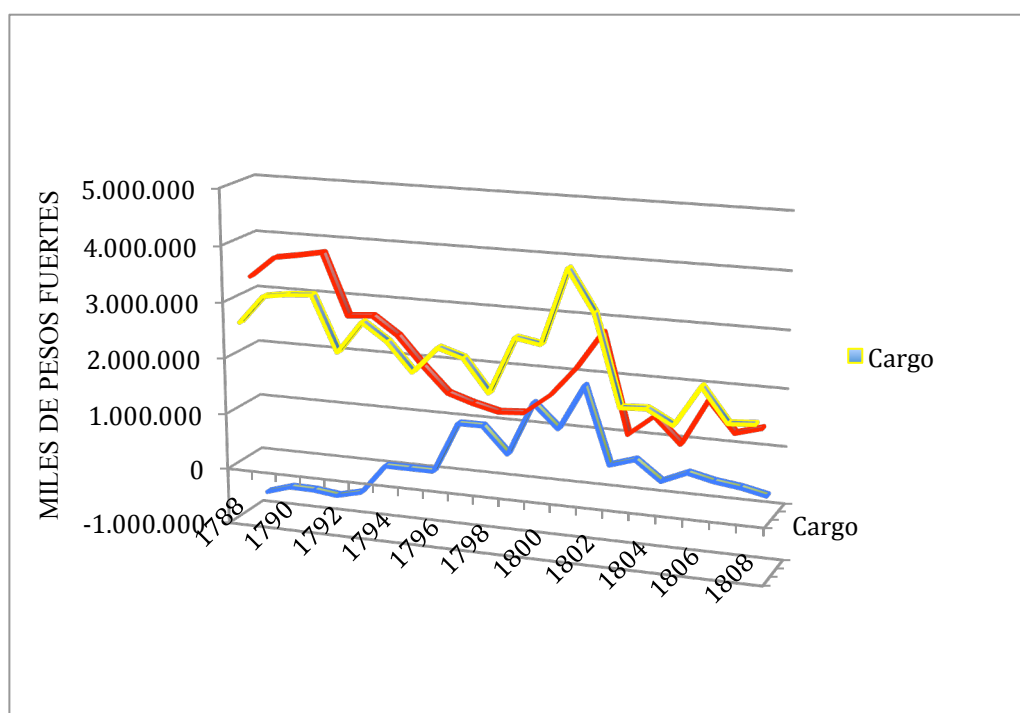
⁷⁹⁰ En referencia a este tema se recomienda ver: Gilma Lucía Mora de Tovar, *Aguardiente y conflictos sociales en la Nueva Granada durante el siglo XVIII*, Bogotá, Universidad de Colombia, 1988.

⁷⁹¹ AGI, Santa Fe, 906. Borrador del virrey Ezpeleta. Informa sobre las deudas de la Real Hacienda, los gastos de Marina, la fábrica de artillería y el ramo del aguardiente. Santa Fe, 19 de noviembre de 1789.

⁷⁹² Elaboración propia a partir de: AGI, Santa Fe, 1015, 1096, 1102, 1103, 1104 y 1107.

diversos altibajos de la economía, pero predominó una tendencia clara hacia la baja, en los ingresos y gastos, aunque con mayor pronunciación de la “*Existencia*” en caja.

CARGO, DATA Y EXISTENCIA DE LA REAL CAJA DE CARTAGENA DE INDIAS. 1788-1808⁷⁹³



La caja real de Cartagena de Indias en líneas generales, durante el período objeto del estudio, tuvo un promedio anual de “*Cargo*”⁷⁹⁴ de

⁷⁹³ *Ibidem*.

⁷⁹⁴ AGI, Santa Fe, 905. Cuentas del año 1788 de la caja real de Cartagena de Indias. Los ingresos provenían generalmente de los siguientes ramos: de rezagos o débitos de cuentas anteriores, de diversos deudores, Real Hacienda en común, de 2% de alcabala de tierra, reales tributos, 3% de quintos, venta y composición de tierras, limosnas de las santa bula, oficios vendibles y renunciabiles, medias annatas de oficios, 18% de conducción a España, amotasen, papel sellado en especie, del producto del papel sellado, gratificaciones de mesa y ración de Armada, del producto de enseres vendidos de los reales almacenes, restituciones a la Real Hacienda, de indultos, reintegros hechos a la Real Hacienda, de la real renta de aguardiente de caña, situados de las cajas del reino, remisiones hechas de esta caja a otros del reino, de la renta del tabaco, de inválidos, Montepío Militar, Montepío del Ministerio, mesadas y medias annatas eclesiásticas, de sisas del estado eclesiástico, del real derecho de sisa del estado común, ramo de multas, condenaciones y penas de Cámara, ramo de gastos de justicia, de censos de indios, de descuentos hechos para asignaciones en España, de depósitos de temporalidades, ramo de depósitos comunes, reales y generales, ramo de depósitos de bienes de difuntos, de empréstitos hechos a su majestad, y ramo de varios enseres, frutos y efectos formados en el libro real sin valores determinados que se pueda sacar guarismo

2.469.419 pesos, de “*Data*”⁷⁹⁵ de 2.184.469 pesos y de “*Existencia*”⁷⁹⁶ de 284.950 pesos. Del 100% de todos los ingresos que ascendieron a la cantidad de 51.857.800 pesos, el 88,46% suponen 45.873.843 pesos, y fueron invertidos, en su mayoría, en cubrir los gastos internos de la provincia, quedando un superávit de un 11,54% equivalente a 5.983.957 pesos. Estas cuentas dejan claro que pese a las dificultades surgidas, las medidas emprendidas por las altas autoridades surtieron un efecto positivo, en consecuencia la importante región costera volvió a ser rentable para la Real Hacienda de su Majestad Católica.

En los inicios del resguardo realizado por los oficiales navales, el ministro de los guardacostas don Francisco Sandoval y el capitán de navío Juan Gastelu, en la Junta de Marina celebrada el 9 de octubre de 1789 y presidida por el virrey Francisco Gil y Lemos, propusieron para el nuevo plan, en el cual se emplearía una fragata y cinco balandras o goletas, la necesidad de un presupuesto anual de 168.000 pesos. No obstante, los vocales durante el debate plantearon disminuirlo a 150.000 pesos, reduciendo la dotación de la fragata y ahorrando lo posible en las atenciones del servicio. Para pagar las deudas atrasadas del Apostadero, también se expuso que se debían asignar 50.000 pesos anuales extras, sumando un total de 200.000 pesos.⁷⁹⁷

⁷⁹⁵ *Ibidem*. El dinero recaudado generalmente se invertía en pagar a: Ramo de rezagos o débitos de cuentas anteriores, de diversos deudores, de Real Hacienda en común, pago a ministros políticos, de Hacienda y subalternos, tropa veterana, tropa de milicias, pago de los ministros de la inquisición, al Estado Mayor de la Plaza, lo pagado a alcabalas de tierra, de reales tributos, lo pagado del producto de bulas, papel sellado en especie, del papel sellado, gratificaciones de mesa y raciones de Armada, obras de artillería, fortificación de la plaza y castillos, en cerrar Bocagrande, gastos extraordinarios, gastos generales de oficinas, alquileres, gratificaciones y composición de almacenes, ramo de hospitalidades, de lo suplido con calidad de reintegro (de esta partida se financiaron los guardacostas), deudas antiguas de la Corona, empréstitos hechos a su majestad, expedición del Darién, remesas de papel sellado a los partidos de la provincia, medias annatas de oficios públicos, inválidos y retirados, Montepío Militar, Montepío del Ministerio, vacantes eccas, del producto de sissas, gastos de justicia, asignaciones hechas en España, temporalidades de jesuitas, ramo de depósitos comunes, reales y generales, ramo de depósitos de bienes de difuntos, de varios intereses, frutos y efectos que se han formado en el libro real sin valores determinados de que se puedan sacar guarismo.

⁷⁹⁶ El dinero del superávit, según las circunstancias, podía ser reinvertido para cubrir algunos gastos del siguiente año, para pagar viejas deudas, financiar gastos extraordinarios, ser prestado a otras cajas reales y en último fin se destinaba a donde el rey lo decidiera.

⁷⁹⁷ AGM, Consignaciones, 7201. Acta de la Junta de Marina presidida por Francisco Gil y Lemos referente a los gastos anuales de los guardacostas. Cartagena de Indias, 9 de octubre de 1789.

El virrey después del intercambio de ideas y reflexiones decidió que la manera más expedita de ordenar la administración financiera de los guardacostas era crear una asignación anual fija de 150.000 pesos. La disposición la tomó en la Junta de Marina realizada en Cartagena de Indias, estando acompañado del gobernador y comandante general del Apostadero, jefe de escuadra Joaquín de Cañaveral, el capitán de navío Gastelu y algunos otros oficiales de la Real Armada.⁷⁹⁸ Al optimizar los gastos de la maestranza, los 150.000 pesos serían suficientes para mantener la escuadra propuesta anteriormente, y para ahorrar en los costos de reparaciones y mantenimiento de las embarcaciones era muy aconsejable que estuvieran forradas con cobre.⁷⁹⁹

El sistema que se pensó como el más adecuado y económico consistía en enviar cada dos o tres años una fragata a Cartagena de Indias, dicha embarcación se quedaría en su puerto en estado de desarmo, y con su oficialidad, tripulación y guarnición se dotarían los guardacostas que se encargarían de proteger las costas a sotavento de la ciudad y a barlovento, hasta el Cabo de Chichivacoa.⁸⁰⁰

El virrey Ezpeleta, dándole continuidad a la decisión de su antecesor, a finales del año 1789 le ordenó a los oficiales reales de Cartagena de Indias que le entregaran al Ministerio de Marina 50.000

⁷⁹⁸ AGI, Santa Fe, 906. Oficio del virrey Ezpeleta. Informa sobre lo acordado en la Junta que presidió su antecesor Francisco Gil y Lemos para el arreglo de la Real Armada y ahorro de sus gastos. Santa Fe, 19 de noviembre de 1789.

⁷⁹⁹ AGM, Consignaciones, 7201. Acta de la Junta de Marina... “La mayor parte de los gastos se emplean en la conservación de las embarcaciones, que por la cualidad del puerto, su mucha broma y aguas hervidas, necesitan recorrerse, dando sebo de cuarenta a cuarenta días, y de seis a seis meses carenarse, y poner nuevos fondos; fueron de común parecer los señores vocales, que siempre que su majestad tenga por conveniente auxiliar esta Marina, mandando traer, con oportunidad de los Arsenales de España los géneros, y pertrechos que expresa la adjunta nota, y aprobar que dichos buques se forren en cobre, poniéndoles de bronce los machos, y hembras del timón; podrá reducirse aun a ciento y treinta mil pesos anuales la consignación, por el considerable ahorro, que de esta disposición, resultará a la Real Hacienda, pues a más de las sabidas ventajas que consiguen los buques, en su andar, con el forro de cobre, y de durar regularmente cuatro años en el buque sin tocarlo se evitará el tener que carenar, recorrer y dar sebo con tanta frecuencia; y consiguientemente se podrá levantar el Arsenal, no necesitándose ya tanta maestranza, ni tantos géneros de consumo: pareciendo también a la Junta, que el método más conveniente de forrar estos buques en cobre, es poniéndoles forro de tabla de media pulgada, con clavos de bronce, y sobre él las planchas del cobre.”

⁸⁰⁰ AGM, Guardacostas, 1178. Borrador para Domingo de Grandallana. Informa sobre la conveniencia de que los oficiales de la Real Armada se encarguen de los guardacostas de Cartagena de Indias. Aranjuez, 13 de mayo de 1802.

pesos cada cuatro meses, y de esta forma cubrir los gastos necesarios para su subsistencia. Lo que no resolvió el alto mandatario fue el cuándo y cómo le pagaría a algunos acreedores particulares las deudas económicas adquiridas por el Apostadero con ellos.

Sin embargo, el representante del rey era dado a la idea de antes evaluar cuál de todos los créditos contraídos por la Real Hacienda merecían ser amortizados en primer lugar, asegurando que tomaría como criterio para ello la calidad de los prestamistas.⁸⁰¹ En la teoría todos estos acuerdos para organizar la flota de barcos guardacostas y financiar los gastos generados del servicio no se cumplieron exactamente como se habían planificado, tal y como se demostrará más adelante.

Finalmente, Ezpeleta consideró que durante su mandato podía poner en orden las cuentas de la Real Hacienda sin necesidad de pedir auxilios a otras cajas, pero con la condición de recibir el apoyo político necesario desde la metrópoli para su gestión. Comenzó solicitando la eliminación de la importación de aguardiente al virreinato, y lo más importante, requiriendo que le redimieran temporalmente de su responsabilidad de enviar las remesas destinadas a España, mientras se cancelaban las deudas atrasadas y se lograba equilibrar las relaciones de ingresos-egresos de las cajas reales de Nueva Granada.⁸⁰² El gobierno del ilustrado mandatario gaditano de corte progresista, además de atender todos los asuntos concernientes a las funciones de un virrey, centró su atención en aumentar la recaudación de los ingresos establecidos, además

⁸⁰¹ AGI, Santa Fe, 906. Oficio del virrey Ezpeleta. Informa sobre lo acordado en la Junta que presidió su antecesor...

⁸⁰² *Ibidem*. Borrador del virrey Ezpeleta. Informa sobre las deudas de la Real Hacienda, los gastos de Marina, la fábrica de artillería y el ramo del aguardiente. Santa Fe, 19 de noviembre de 1789.

de coordinar y controlar los gastos de las diversas secciones de la Real Hacienda neogranadina.⁸⁰³

2. La inversión de Cartagena de Indias en el sector naval

Es de destacar que toda historia económica o cuantitativa requiere por parte del investigador un esfuerzo complejo, tanto por la búsqueda de los datos y los métodos empleados, como también por la realización de los análisis y presentación depurada y afinada de los resultados obtenidos. Empero, el esfuerzo bien vale la pena, debido a la claridad y contundencia aportada por los números para sintetizar los complejos procesos históricos. Indudablemente, la política defensiva del Imperio Español en América se comprende con más claridad cuando se accede a cifras, cuadros de valores y gráficos que explican y demuestran la eficacia o desatino del sistema de salvaguarda utilizado. La inversión en dinero, generalmente es fiel reflejo de las decisiones políticas.

La historia del gasto estatal, necesario para poner a funcionar el complejo sistema del resguardo naval del Nuevo Reino de Granada, estuvo marcada por una constante superación de diversos obstáculos. La etapa financiera de la Tesorería de Marina del Apostadero, comprendida desde el año 1788 hasta 1808, se puede definir como un período económico de inestabilidad o incertidumbre. No obstante, la institución armada recibió anualmente sus partidas presupuestarias, aunque generalmente fraccionadas y con retrasos, que en algunos casos fueron importantes y crearon serios problemas y conflictos de competencia.

⁸⁰³ *Ibidem*. Oficio del virrey Joseph de Ezpeleta para Diego de Gardoquí. Informa sobre los caudales que debía enviar a España. Santa Fe, 19 de octubre de 1796. "... fue mi principal objeto en aquel aviso dar a su majestad un indicante del estado del erario de este reino con la pronta y anticipada noticia del envío nunca experimentado de 360.000 pesos sobrantes, que hubieran podido ser más de 400.000 con lo gastado en los bergantines Empresa y Alerta, para que pudiese enterarse su real ánimo de que después de redimido más de un millón de pesos que reconocía la Real Hacienda al crédito de un 5%; satisfechas las deudas atrasadas que importaban casi otro tanto, suprimido el situado de 290.000 pesos que venía de Lima a Panamá; mantenida a todo costo la Marina Real de Cartagena; aumentada la fortificación de aquella plaza; y atendido todos los objetos de su real servicio, podía ya este reino contribuir a los gastos de la metrópoli, lo que se había logrado en el tiempo de mi mando por medio de una prudente economía y buena administración felizmente combinadas y empleadas en tan importante objeto."

Todo el gasto naval en Cartagena de Indias estuvo dividido en tres partidas presupuestarias: la consignación de los guardacostas, lo suministrado a los buques sueltos y la gratificación de mesa y ración de Armada.⁸⁰⁴ Entre las tres áreas la que requirió la mayor cuantía de pesos fue la destinada al resguardo del litoral, tal y como se podrá observar más adelante. La primera se utilizó en pagar todos los requerimientos de la escuadra guardacostas y del Apostadero. La segunda, se usó con el objetivo de disponer o preparar medios navales contra futuras contingencias de arribadas de barcos de guerras, empero mayoritariamente fue empleada en la financiación de la escuadra dirigida por el capitán de fragata don Joaquín Fidalgo para elaborar el *Atlas de la América Septentrional*. Y la tercera, como su mismo nombre lo expresa, consistió en un dinero extra que solían recibir los oficiales (gratificación de mesa) para comprar alimentos frescos, tales como carnes de ganado, aves de corral, vinos y aguardientes de buena calidad; y la Ración de Armada se otorgaba al resto de la tripulación de las embarcaciones para cubrir su manutención.

La tabla presentada abajo, detalla toda la inversión periódica realizada en Cartagena de Indias para la salvaguarda naval de todo el Virreinato del Nuevo Reino de Granada y otras tareas afines, desde 1788 hasta 1808.⁸⁰⁵ El gasto total en los veintiún años estudiados ascendió a 5.157.790 de pesos, equivalentes a un 9,9% de los 51.857.800 de pesos totales que la Real Hacienda ingresó en su caja real en la provincia,

⁸⁰⁴ En ocasiones pueden existir casos aislados dónde el comandante general del Apostadero, el contador o la Junta de Marina podían obtener algunas modestas cantidades de dinero adicionales, por ejemplo de las partidas de gastos extraordinarios o los derivados de gastos de guerra.

⁸⁰⁵ José Manuel Serrano Álvarez, *Fortificaciones y tropas. El gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 2004, p. 380. "... los gastos navales en Tierra Firme estaban especialmente concentrados en Cartagena de Indias, lo que no debe resultar extraño sabiendo que era el único puerto de importancia de la zona. De hecho, Cartagena concentró durante todo el período el 97% del total de los gastos navales, con más de 3 millones de pesos consumidos en este apartado. Los porcentajes del resto de los enclaves resultan verdaderamente irrisorios en comparación con los de Cartagena: Santa Marta, 1,79%; Panamá, 0,87%; Portobelo, 0,1% y Río Hacha, 0,2%. De esto se deduce que la presencia de Cartagena en el organigrama militar de Tierra Firme no era sólo preeminente en lo referente a los gastos en fortificaciones y sueldos, sino también en todo aquellos relacionados directamente con la marina." Las afirmaciones del historiador, cronológicamente se ubican desde 1700 hasta 1788.

durante ese mismo período. El promedio de dinero utilizado anualmente en el Apostadero ascendió a la cantidad de 245.609 pesos. Mientras que los recursos económicos abonados únicamente para los guardacostas, apenas llegaron a representar un 8,6%.

La cuantía de dinero empleada para el resguardo marítimo del virreinato, en proporción a todo el presupuesto de Cartagena de Indias, se puede considerar moderada. No obstante, si la pudiéramos comparar con el presupuesto general de todo el Virreinato, es lógico pensar que era baja, desafortunadamente en la actualidad no se cuenta con un estudio económico que facilite la información necesaria para demostrar con cifras la afirmación.

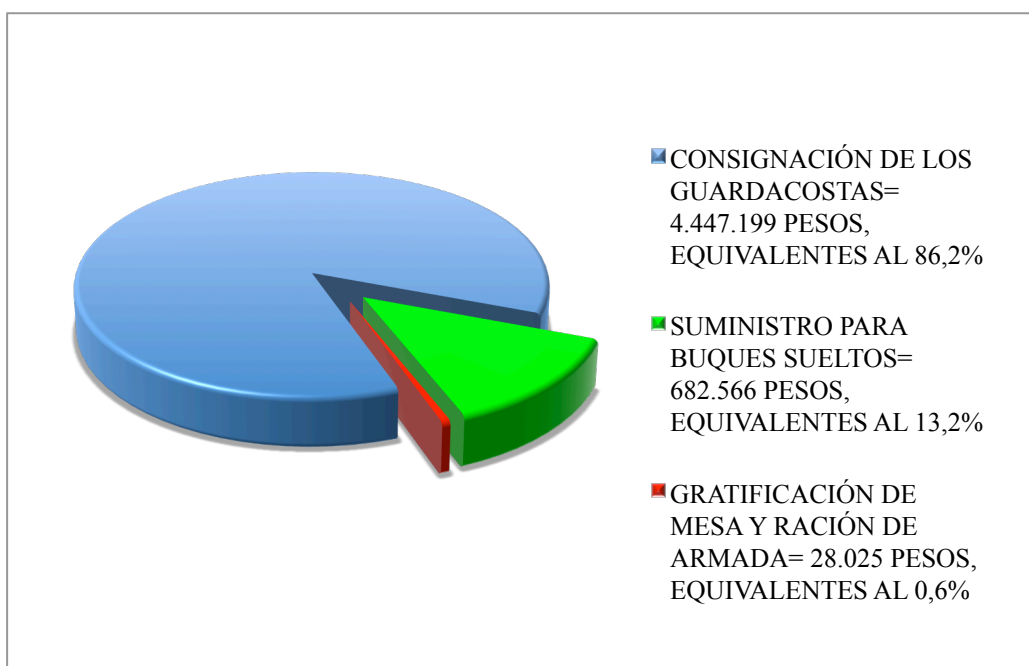
PRESUPUESTO DE TODO EL GASTO NAVAL DE CARTAGENA DE INDIAS EXPRESADO EN PESOS⁸⁰⁶				
AÑOS	CONSIGNACIÓN DE LOS GUARDACOSTAS	SUMINISTRO PARA BUQUES SUELTOS	GRATIFICACIÓN DE MESA Y RACIÓN DE ARMADA	TOTAL
1788	147.700	-	1.809	149.509
1789	156.124	-	8.716	164.840
1790	326.751	-	352	327.103
1791	158.879	-	569	159.448
1792	132.450	-	457	132.907
1793	151.662	-	2.319	153.981
1794	141.968	-	1.492	143.460
1795	181.924	-	228	182.152
1796	129.621	42.811	914	173.346
1797	185.952	86.045	188	272.185
1798	148.094	53.766	50	201.910
1799	193.922	32.000	453	226.375
1800	249.975	50.000	5.201	305.176
1801	219.458	75.000	612	295.070
1802	243.910	142.065	3.606	389.581
1803	257.435	50.000	451	307.886
1804	290.433	70.879	230	361.542
1805	293.715	45.000	129	338.844
1806	270.237	15.000	22	285.259
1807	216.895	20.000	45	236.940
1808	350.094	-	182	350.276
TOTALES:	4.447.199	682.566	28.025	5.157.790

En el siguiente gráfico circular se ve claramente simbolizado que la consignación de los guardacostas era la partida con mayor demanda de

⁸⁰⁶ AGI, Cuba, 727 y 733^a; Santa Fe, 1015, 1096, 1103, 1104, 1107, 1109 y 1111.

recursos, llegando a contabilizar un 86,2% con respecto al total. Lo suministrado a los buques sueltos solamente alcanzó un 13,2% del capital económico, mientras que la gratificación de mesa y ración de Armada apenas representó un pequeño 0,6%.

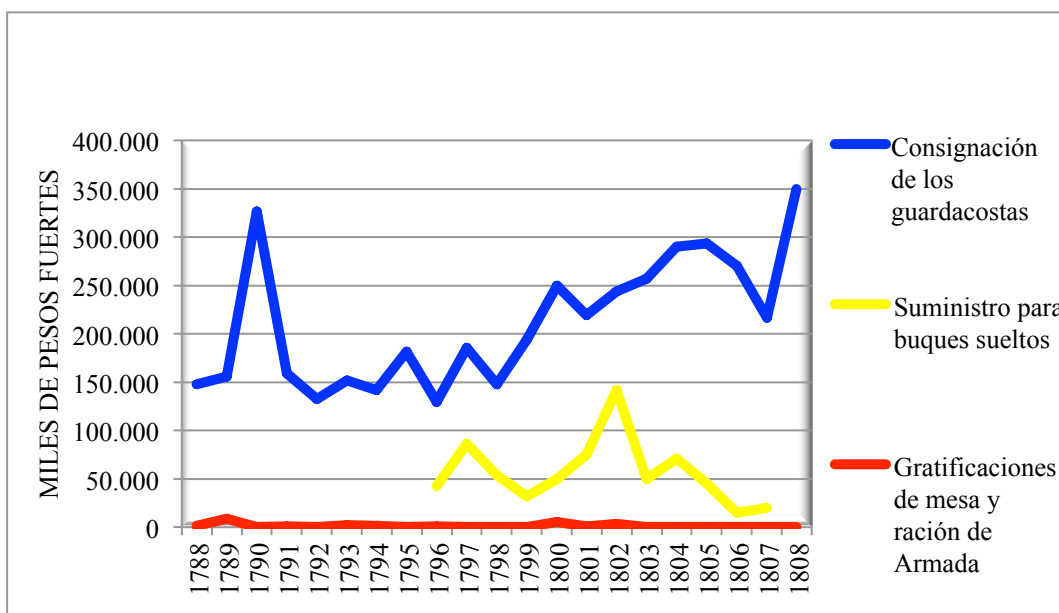
DISTRIBUCIÓN DEL GASTO NAVAL EN CARTAGENA DE INDIAS ENTRE 1788 Y 1808⁸⁰⁷



En el próximo gráfico de líneas, se aprecia la representación de los datos numéricos, por medio de las tres líneas irregulares, que expresan la relación de los tres presupuestos entre sí. De él se puede deducir que los ritmos de los tres tipos de gastos navales de Cartagena de Indias en algunos años como son 1789, 1796, 1797, 1798, 1800, 1802, 1804, 1806 y 1807, coinciden en las fluctuaciones, y en los restantes son diametralmente opuestos. Es decir, del total de los veintiún años, solamente las cifras se armonizaron en nueve de ellos, lo que sugiere una variación en la toma de decisiones de la política naval.

⁸⁰⁷ AGI, Cuba, 727 y 733^a; Santa Fe, 1015, 1096, 1103, 1104, 1107, 1109 y 1111.

DISTRIBUCIÓN DEL GASTO NAVAL EN CARTAGENA DE INDIAS ENTRE 1788 Y 1808⁸⁰⁸



Aunque cada una de las tres partidas presupuestarias vistas anteriormente tuvo su razón de ser, la más importante para avalar la política naval del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, centralizada en Cartagena de Indias y financiada por su caja real, fue la destinada al sistema de guardacostas, siendo a la que siguientemente se le prestará mayor atención en la presente investigación histórica.

2.1. Los gastos de los guardacostas bajo el dominio de los corsarios particulares

Después de haber visto las tres partidas presupuestarias que conformaron todo el gasto naval de Cartagena de Indias, se pasará a estudiar la relativa al sistema de guardacostas. Por fines prácticos se ha dividido en dos partes: la primera se refiere a las consignaciones solicitadas y administradas por los corsarios particulares cuando se encargaron del resguardo naval de Cartagena de Indias, y la segunda, analizada en el próximo epígrafe, a la gestión de la misma institución pero

⁸⁰⁸ *Ídem.*

dirigida por los oficiales de la Real Armada cuando sustituyeron a los mercenarios señalados anteriormente.

El proyecto de sustituir a los oficiales de la Real Armada por los corsarios de Caracas en 1782, no ayudó a superar las dificultades económicas de la Real Hacienda como se planificó. En el siguiente cuadro se observa, que durante los dos primeros años de la transición el gasto naval fue muy bajo debido al desmantelamiento del servicio militar. Sin embargo, a partir de 1784, ya instalado el nuevo sistema de guardacostas los costos empezaron a aumentar brusca y progresivamente hasta 1786. A partir del siguiente año, es decir 1787, el oficial de Marina don Luis de Aguada, que se encontraba en Cartagena de Indias, comenzó a denunciar la mala gestión llevada a cabo por los corsarios y a justificar la idoneidad de sus compañeros militares para darle solución al problema financiero y de defensa.

AÑOS	CONSIGNACIÓN DE GUARDACOSTAS	GRATIFICACIÓN DE MESA Y RACIÓN DE ARMADA	TOTAL ⁸⁰⁹
1782	45.761	0	45.761
1783	72.626	400	73.026
1784	137.600	467	138.067
1785	188.227	6.689	194.916
1786	303.377	1.800	305.177
1787	184.715	661	185.376
TOTALES:	932.306	10.017	942.323

Como ya se ha señalado, después que se dejó de percibir el situado de los guardacostas enviado desde México, en el año 1781, el gasto fue asumido por la real caja de Cartagena de Indias, la cual les facilitó el dinero con la condición de restituirlo con el importe que la Tesorería de Marina de La Habana iba a entregarles a partir de 1782, según consta en la documentación de Real Hacienda.⁸¹⁰

El dinero se justificó en dos partidas presupuestarias en el año 1782, la primera referente a *“Lo pagado de gastos para subsistencia de las*

⁸⁰⁹ AGI, Santa Fe, 1102 y 1103. Cuentas relativas a los años: 1782-1786.

⁸¹⁰ *Ibidem*.

piraguas de su majestad” fue de 15.708 pesos; y la segunda, “*Con cargo de reposición al Ministerio de la escuadra guardacostas*” a 30.053 pesos. Ambas alcanzaron la cantidad de 45.761 pesos. La asignación de las piraguas en 1783 aumentó a 19.148 pesos, se creó una nueva para “*Lo pagado por cuenta de fletes de embarcaciones del convoy que condujo tropas a la ciudad de Portobelo y de salarios de empleados*” de 48.826 pesos, y otra referente a “*Lo pagado por importe de los costos causados en la carena y habilitación de un balaux de su majestad*” que era de 4.652 pesos, sumando 72.626 pesos.⁸¹¹

Asimismo, “*El ramo de subsistencia de piraguas*” destinado al resguardo de las costas del Sinú y Tolú, para contener a los indios del Darién, con un costo de 13.385 pesos, se mantuvo en el año 1784. Empero, en este período, debido al aumento de la demanda de caudales, los oficiales reales entregaron a los corsarios los recursos económicos tomándolos del “*Ramo con calidad de reintegro*” que de 143.403 pesos le entregó al resguardo naval 124.215 pesos equivalentes al 86,6% del total de la partida. Todo ellos sumó 137.600 pesos.⁸¹²

En el año 1785 desapareció la partida referente a las piraguas. No obstante, a partir de ese momento el gasto de los guardacostas se centralizó en el “*Ramo con calidad de reintegro*”, medida que se extendió hasta el año 1790. Las órdenes de pago emanaban del virrey o gobernador de la plaza, y generalmente el dinero se le entregó a la Tesorería de Marina para que ejecutara los desembolsos correspondientes, aunque también en ocasiones fueron efectuados directamente a las manos de las personas particulares con quienes se había contraído alguna deuda, habitualmente por haber comprado sus productos o servicios para el Apostadero. Esta situación cambió a partir de 1791, cuándo el resguardo marítimo contó con su propia partida en la administración de la caja real cartagenera, denominada “*Ramo de lo suministrado al Ministerio de Marina*”,

⁸¹¹ AGI, Santa Fe, 1102.

⁸¹² *Ibidem*.

perdurando más allá de 1808.⁸¹³

RAMO DE LO SUPLIDO CON CALIDAD DE REINTEGRO EN PESOS ⁸¹⁴			
AÑOS	MONTO DE LA CONSIGNACIÓN	ENTREGADO A LA MARINA	PORCENTAJE
1784	143.403	124.215 ⁸¹⁵	86,6%
1785	223.258	188.227	84,3%
1786	371.213	303.377	81,7%
1787	272.533	184.715	67,8%
1788	192.833	147.700	76,6%
1789	221.383	156.124	70,5%
1790	347.047	326.751	94,2%
TOTAL:	1.771.670	1.431.108	80,7%

Uno de los factores que contribuyó a incrementar los gastos de la real caja de Cartagena de Indias fue la mala gestión de los corsarios de Caracas que habían ido a Cartagena de Indias, bajo el mando del capitán de mar y guerra don Juan Álvarez Veriña,⁸¹⁶ cuando sustituyeron de facto a los oficiales de la Real Armada Española asignados al Apostadero neogranadino a mediados del año 1783. Estos hombres no resultaron ser la opción más beneficiosa, desde el punto de vista económico y táctico, como los altos funcionarios españoles esperaban.

Según el capitán de fragata don Luis de Arguedas, el personal de los guardacostas, dirigidos por los mercenarios capitanes de mar y guerra, gozó de facultades ilimitadas, lo cual les condujo a cometer excesos de poder, típicos en personas ajenas a las instituciones del Estado, que de la noche a la mañana se encontraron con una responsabilidad superior a sus posibilidades. Estos individuos, en líneas generales, no eran muy conocedores y mucho menos aficionados a las *Ordenanzas* de sus competencias, se forjaron una a su propio antojo para manejar y armar sus

⁸¹³ AGI, Santa Fe, 1015, 1096, 1102, 1103, 1104, 1107, 1109, 1111; Cuba, 727 y 733^a.

⁸¹⁴ AGI, Santa Fe, 1015, 1102, 1103 y 1104. Es de destacar que hasta el año 1787 el presupuesto fue solicitado por los corsarios, posteriormente lo hicieron los oficiales de la Real Armada.

⁸¹⁵ Esta cifra es inferior a la mostrada en el cuadro anterior debido a que no se le sumó: “El ramo de subsistencia de piraguas en resguardo de las costas del Sinú y Tolú; y contener los insultos de los indios del Darién como consta del pliego 53 asciende a 13.385...” pesos. La información se puede ver en: AGI, Santa Fe, 1102.

⁸¹⁶ AGI, Santa Fe, 1104. Cuentas de la caja real de la provincia de Cartagena de Indias del año 1790. Cartagena de Indias, 4 de enero de 1791. El corsario estuvo al mando de los guardacostas hasta el 14 de febrero de 1789.

barcos, no mostraron subordinación en los puertos ni fuera de estos a ninguna autoridad más que al virrey, quien generalmente se hallaba físicamente alejado de ellos en Santa Fe de Bogotá.⁸¹⁷

Además, Arguedas opinó que los corsarios se excedieron dando licencias, dotando a sus barcos de pertrechos, tropa y gente, realizando trasbordos y consumos según les dictaron sus deseos, sin proporcionar la información en su debido tiempo a la Contaduría. Tampoco se preocuparon por dar parte de las muertes de sus miembros, deserciones⁸¹⁸ o novedades surgidas en el servicio.

Don Luis de Arguedas afirmó que como consecuencia de la ignorancia e indisciplina de los corsarios, la cuenta y razón de los guardacostas de Cartagena de Indias sufrió serios trastornos. Los únicos sujetos cualificados de la Contaduría, en aquel entonces, eran el contador principal, el guardalmacén y el interventor. Ninguno de estos hombres contaron con ayuda para cumplir sus funciones, es decir, estuvieron solos en cada uno de sus ramos, y la enorme carga de trabajo para tan poco personal hizo colapsar sus dependencias. El oficial naval, además de tener la responsabilidad de la Comandancia del Apostadero, también se vio obligado a asumir la del ramo de Matrícula y Ministerio, tareas que lo saturaron de trabajo y motivaron a justificar la venida de más oficiales de su gremio.

Asimismo el marino señaló que entre todos los diversos problemas existentes, debido al desorden creado por los corsarios, se destacó el

⁸¹⁷ AGM, Expediciones 7. Oficio de Luis de Arguedas para Antonio Valdés y Bazán. Informa sobre el estado de los guardacostas bajo el mando de los corsarios. Cartagena de Indias, 2 de noviembre de 1787. El capitán de fragata Arguedas, que personalmente conoció a los corsarios de los guardacostas de Cartagena de Indias, opinó sobre ellos que era imposible "... infundir los conocimientos de Ordenanzas y de subordinación a unos aventureros ignorantes, y de baja extracción, que no solo carecen de los rudimentos que franquea una mediana crianza, pero que jamás han pisado buques del rey dónde es indispensable manejarse con la mayor economía, y arreglo. No es posible hacerles comprender cuales son sus principales obligaciones..."

⁸¹⁸ "La recluta forzosa de la marinería aunque el porcentaje de deserciones, especialmente cuando son mayores las dificultades monetarias, mientras no se establece una marinería militar. Más que una acción propiamente dicha, la deserción era un delito de omisión, una oposición a prestar un servicio en teoría voluntario, generado por la aún deficiente organización naval, que aunque se siga dando posteriormente no tiene la amplitud ni el carácter de este momento." Adelaida Sagarra y Nieves Rupérez, "La deserción en la Marina española del siglo XVIII" en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1991, n° 35, p. 63.

generado por las diferencias existentes entre las raciones y sueldos estipulados en Caracas, que eran mayores a los de Cartagena de Indias. El capitán de fragata Arguedas, estuvo encargando de la Comandancia del Apostadero desde 1786, y decidió resolver el problema cumpliendo lo dictado por los reglamentos de la Real Armada. La medida resultó impopular entre los individuos del corso, por verse afectados por una disminución de ingresos.

La mala gestión de los corsarios acrecentó los gastos del resguardo marítimo, y por ello el oficial Arguedas aprovechó esa oportunidad y se la comunicó a sus superiores de España, demostrándoles que sus compañeros de armas eran los más adecuados para encargarse del Apostadero de Cartagena de Indias. A su juicio, aunque a finales de 1787 el problema de la “*Expedición del Darién*” aun seguía activo, existía un exceso de embarcaciones artilladas, posteriormente consideradas inservibles para el servicio, además aumentaron innecesariamente el gasto, por lo cual decidió desarmar algunas de ellas y despedir a un considerable número de personas inútiles y perjudiciales en todo término, medida que le ocasionaron diversas desazones.⁸¹⁹

Como se ha podido observar la gestión de las consignaciones solicitadas y administradas por los corsarios de Caracas, cuando se encargaron del resguardo naval de Cartagena de Indias, no fue eficiente. El importante factor económico, sumado a la impericia táctica del líder de los corsarios, la poca o ninguna subordinación y cooperación con otras dependencias del Estado, como era su propia Contaduría, y las presiones generadas por la geopolítica europea, fueron los principales elementos

⁸¹⁹ AGM, Expediciones 7. Oficio de Luis de Arguedas para Antonio Valdés... “... he procurado con el mayor esfuerzo dejar aclarados todos los asuntos pendientes estableciendo los métodos más sencillos, y prácticos de ordenanza para llevar en lo sucesivo un debido arreglo; pero a pesar de mis desvelos no he conseguido el deseado fin, y puedo asegurar a vuestra excelencia que jamás llegarán a formalizarse las cuentas que corresponden a guardacostas a no cortar de raíz los inconvenientes que lo impiden pasando por cuantas nulidades y desaciertos han hecho estos ignorantes aventureros, y llevando una nueva cuenta y razón por medio de sujetos propios para el desempeño de sus respectivos cargos, y en descargo de mi honor, y de mi conciencia no puedo dejar de repetir a vuestra excelencia que mientras no vengan oficiales de la Armada y dependientes de Contaduría a dotar estos guardacostas, crecerán cada vez más los perjuicios contra el real erario, y servicio de su majestad.”

determinantes para volver a entregar el mando del sistema de guardacostas a los profesionales oficiales de la Real Armada.

2.2. Las dificultades económicas del sistema de guardacostas mandados por oficiales de la Real Armada

Anteriormente se estudió el gasto del sistema de guardacostas bajo el dominio de corsarios particulares, los cuales a partir de 1782, sustituyeron a los oficiales de la Real Armada, como consecuencia de las recomendaciones de altos funcionarios neogranadinos para convencer al rey de que aprobara sus propuestas. No obstante, a partir de 1788 los mercenarios fueron considerados por las autoridades peninsulares inadecuados, debido a las graves quejas emitidas desde Cartagena de Indias, por lo cual el monarca nuevamente tuvo que encargarle la salvaguarda naval del Virreinato del Nuevo Reino de Granada al personal profesional de la Marina de Guerra.

Dentro del ámbito planteado anteriormente se dará inicio al análisis abordando los problemas de: la deuda heredada de la gestión naval de los corsarios particulares, las medidas emprendidas para paliar la crisis económica, los reglamentos financieros que normaron el escenario de los actores históricos y por último los datos concretos del presupuesto con que contó el sistema de guardacostas de Cartagena de Indias para cumplir su cometido.

El total de las deudas atrasadas de los guardacostas no es fácil de precisar, en noviembre del año 1789 se afirmó ser de 175.000 pesos,⁸²⁰ y en junio de 1790 ascendió a 326.854 pesos.⁸²¹ A la Tesorería de Marina le interesaba pagarle a sus prestamistas lo más pronto posible, para de esta forma no perder el crédito privado, al cual podían acceder en Cartagena de Indias en tiempos de dificultades, y así garantizar el funcionamiento de la

⁸²⁰ AGI, Santa Fe, 906. Oficio del virrey Ezpeleta. Informa sobre lo acordado en la Junta que presidió su antecesor...

⁸²¹ AGI, Santa Fe, 907. Oficio de Joseph de Ezpeleta para Antonio Valdés. Informa que la Real Hacienda tiene en el Virreinato una deuda de un millón de pesos al 5%, y propone para redimir este capital que se remita la misma cantidad en billetes desde España. Santa Fe, 19 de junio de 1790.

escuadra guardacostas.⁸²² A medida que pasaba el tiempo, los acreedores se impacientaron, sobre todo los que se les debían cantidades importantes, causándoles incomodidades para el buen desenvolvimiento de sus negocios, por verse reducida su capacidad de liquidez.⁸²³

Asimismo, la Junta de Marina decidió comenzar a pagar las deudas contraídas con los comerciantes de la ciudad, afirmando que se harían responsables solamente de las asumidas desde el 7 de enero de 1789, cuando llegaron al Apostadero la mayoría de los oficiales de la Real Armada a bordo de la fragata “Santa Agueda”. Y la liquidación de los prestamos atrasados de los corsarios particulares, establecidos por el arzobispo virrey el 12 de enero de 1787, se aplazaron hasta que se consignaran los recursos extraordinarios solicitados al mandatario superior del reino en la Junta del 9 de octubre de 1789.

Las obligaciones económicas adquiridas con la llegada de los oficiales eran por concepto de sueldos, víveres, gratificaciones de mesa, primer vino de la guarnición, y tripulación de la “Santa Agueda”, más las requeridas por la maestranza empleada en las carenas y recorridas de los guardacostas desde la fecha mencionada. En los siguientes cuatro años a la Tesorería del Apostadero no le quedó otra alternativa que ajustarse el cinturón y tratar de ser lo más eficientemente posible con sus recursos económicos limitados.

La Tesorería de Marina en el año 1794 para ayudar a disminuir los gastos de la caja real, determinó que el almacén del Apostadero de Cartagena de Indias suministrara los pertrechos navales para los guardacostas dirigidos por particulares y financiados por la Real Hacienda

⁸²² AGM, Consignaciones, 7201. Oficio del comandante general del Apostadero. Informa que puso al tanto al virrey de Santa Fe del presupuesto que la Junta de Marina consideró necesario para el mantenimiento anual de los guardacostas y para el pago de deudas. Cartagena de Indias, 30 de noviembre de 1789.

⁸²³ *Ibidem*. Oficio de Joaquín Cañaveral para Antonio Valdés. Informa que la Junta de Marina requiere 150.000 pesos para los gastos anuales de los guardacostas. Cartagena de Indias, 30 de noviembre de 1789.

aun existentes en el Darién en aquel entonces.⁸²⁴ No obstante, con su asignación anual, además de cubrir las costas ordinarias del resguardo naval, aunque en un principio se negó a pagar las deudas contraídas por los corsarios durante la gestión del virrey Antonio Caballero y Góngora, no le quedó otra opción que sufragarlas con el dinero ahorrado.

Debido a la naturaleza de las fuentes documentales no es una tarea fácil precisar, algunos años más adelante, a quiénes se les debía y a cuánto ascendía la cuantía total de los préstamos concedidos a los guardacostas, ni cuándo se finiquitó definitivamente. No obstante, si se visualiza con claridad que a partir del año 1790 se empezó a notar una disminución en los importes de los compromisos económicos. En ese período de tiempo se comenzaron a emplear 40.000 pesos anuales de la consignación del Apostadero para pagar las deudas contraídas por los oficiales de la Real Armada, en primer término, y en segundo, las de la *“Expedición del Darién”*.

La decisión de pagar se siguió cumpliendo, aun en el año 1802, para satisfacer los préstamos adquiridos y heredados por la Marina. Esta situación permite afirmar que buena parte de la historia económica del período estudiado de los guardacostas de Cartagena de Indias, por no decir toda, tuvo como denominador común, la agobiante liquidación de las deudas, además de los conflictos de competencias con los oficiales reales y el esfuerzo continuo para cubrir las necesidades de materiales navales necesarios para combatir contra los contrabandistas y fuerzas beligerantes.⁸²⁵

Las altas y nuevas autoridades neogranadinas cuando tomaron conciencia de la realidad financiera del Virreinato optaron por reorganizar las finanzas y ponerle fin a los gastos superfluos. El virrey Ezpeleta, en

⁸²⁴ AGM, Consignaciones, 7207. Oficio de Juan Francisco de Céspedes para Antonio Valdés. Informa sobre los presupuestos para los guardacostas de la Marina Real, los particulares del Darién, los pertrechos del almacén y la gente matriculada. Cartagena de Indias, 1 de enero de 1794.

⁸²⁵ AGM, Guardacostas, 1178. Borrador para Domingo de Grandallana. Informa sobre la conveniencia de que los oficiales de la Real Armada se encarguen de los guardacostas de Cartagena de Indias. Aranjuez, 13 de mayo de 1802.

referencia al tema naval, cuando se informó detalladamente de la situación de la Real Hacienda a principios del año 1790, decidió tomar en cuenta la propuesta formulada por el oficial Joaquín Cañaveral, sobre desincorporar de la escuadra guardacostas la fragata con que contaba la escuadra, por no ser necesaria en tiempos de paz, y quedarse sólo con los buques menores, considerados más adecuados para el resguardo. Con el ahorro que se obtendría de la medida se procedería a ir pagando las deudas asumidas por la Marina, y luego de ser saldadas se emplearía el ahorro para ayudar a cubrir las necesidades del erario público.⁸²⁶

El máximo mandatario del virreinato, en su interés por salir de la crisis económica que atravesaba la Real Hacienda, además de negarle recursos extraordinarios a los guardacostas para saldar sus deudas, quiso reducir aún más los gastos del resguardo naval de todo el reino, ordenando que los dos corsarios particulares existentes en aquel momento en Santa Marta y Río Hacha también se financiaran con los 150.000 pesos fijados al Apostadero de Cartagena de Indias.

En la Comandancia General de la Marina la orden del virrey no fue vista con buenos ojos. A través de una Junta celebrada el 7 de mayo de 1790, acordaron asumir el gasto, pero aclarándole al representante del monarca que debido a su ajustado presupuesto los ponía en la necesidad de disminuir la cantidad de buques, al menos que pudieran percibir una cuantía mayor para poder hacer frente a todos los gastos.

Ezpeleta, además de unir los barcos particulares del resguardo de Santa Marta y Río Hacha a los guardacostas de Cartagena de Indias, también quiso hacer lo mismo con una goleta y una lancha cañonera que su antecesor había asignado al establecimiento de Caimán para patrullar sus costas y verificar si los indios de aquella zona estaban cumpliendo su tratado, referente a no efectuar comercio con los extranjeros. Es de destacar que cuando se ofrecía carenar o surtir algunos pertrechos a los dos

⁸²⁶ AGI, Santa Fe, 906. Oficio del virrey Joseph de Ezpeleta para Antonio Valdés. Informa que dispuso realizar Juntas de Real Hacienda para analizar los productos y gastos de las cajas y así proponer la mejor economía y fijar los situados. Santa Fe, 19 de marzo de 1790.

buques separados de la Real Armada era necesario formar un expediente, cuyos trámites administrativos resultaron ser engorrosos.

El virrey con esta medida centralizó el mando de todos los guardacostas en la figura del comandante general del Apostadero. Asimismo, redujo gestiones burocráticas, garantizó que las reparaciones y aprovisionamiento de las embarcaciones se realizara de forma eficiente y económica, haciendo uso de la infraestructura de la Marina de Guerra.⁸²⁷

Otra providencia importante que ayudó a disminuir los gastos de Marina, y así generar un dinero extra al Apostadero, fue la de remitir a La Habana la corbeta “San Antonio”, y los bergantines “F. Joaquín”, “Princesa”, y “Amistad”, a fin de ser empleados allí en el servicio. Para proceder con la medida, desde Cartagena de Indias se requirió trasladar desde Cuba a aquel puerto una embarcación con el personal necesario para tripular los barcos, y 17.300 pesos que cubrieran su valor y el importe de sus carenas.⁸²⁸

En cuanto al tema de los preceptos que señalaban las pautas a seguir para la administración económica del sistema de guardacostas, es de destacar que las *Ordenanzas Navales* de 1748 les permitían participar a los oficiales reales, gobernadores y virreyes en la formulación y ejecución de los presupuestos de los Apostaderos americanos. Esta situación por lo general creó tensiones entre los oficiales de la Real Armada y dichos funcionarios locales, debido a que la dependencia financiera podía ser empleada como un herramienta disuasoria para “controlar” o poner trabas al gremio militar.

La forma en que los Apostaderos americanos administraron sus recursos económicos sufrió un cambio importante a partir de la publicación de las *Ordenanzas Navales* de 1793. El nuevo reglamento

⁸²⁷ *Ibidem*. Oficio de Joseph Ezpeleta para don Antonio Valdés. Informa que se agreguen al Apostadero de Cartagena los buques menores destinados a Caimán, Santa Marta y Río Hacha, y se calcule el situado fijo de este ramo sin la fragata “Agueda” Santa Fe, 19 de junio de 1790.

⁸²⁸ AGM, Consignaciones, 7201. Acta de la Junta de Marina afirmando que es imposible mantener a los dos guardacostas de Santa Marta y Río Hacha con el presupuesto ordinario de la Marina. También se señala la relación de la deuda que mantienen el Apostadero. Cartagena de Indias, 7 de mayo de 1790.

general de la Real Armada les concedió a sus oficiales plena libertad de decisión para la creación de los presupuestos anuales requeridos por el sistema de guardacostas. Es decir, las Juntas de Marina podían realizar unilateralmente, con sus criterios, los cálculos anticipados del coste de los gastos de la institución militar. Luego solamente era necesario presentárselos a los oficiales reales para que librasen las cuantías, sin dejarle a ellos, ni al propio virrey la posibilidad de cuestionarlos.

La estrategia consistió en que las altas autoridades políticas y militares del imperio le proporcionaron a los guardacostas de la Marina de Guerra más dinero y libertad de acción, a partir de finales del siglo XVIII e inicios del XIX, con el fin de garantizarles los medios adecuados para proteger las costas españolas peninsulares y ultramarinas, de su gran adversaria: la Royal Navy, que cada día se hacía más fuerte y seguía ganando terreno.

El teniente general de la Real Armada, don José de Mazarredo Salazar, decretó en el nuevo cuerpo de leyes navales, concretamente en el título VII referente a: “*De los viajes a Indias, y particularidades de gobernación y economía en ellos*” con especial atención a los artículos 97, 124 y 125, que los virreyes debían destinar los fondos económicos necesarios para la subsistencia de las escuadras fijas o las llegadas a los puertos americanos, sin que ninguna Contaduría, juez, ni autoridad de cualquier otra jurisdicción pudiera mezclarse ni intervenir en la distribución económica del jefe o Junta del Apostadero, escuadra o embarcación militar solitaria.⁸²⁹

Los preceptos anteriormente citados de las nuevas *Ordenanzas Navales* significaron un cambio cualitativo radical en la administración económica de los Apostaderos Hispano-Americanos, concretamente en lo referente a no depender legalmente de la participación y decisiones de otras autoridades o funcionarios ajenos a la institución, para la formación

⁸²⁹ *Ordenanzas Generales de la Armada Naval*, Madrid, Imprenta Real, 1793, t. II, pp. 554, 566-567.

de los presupuestos anuales de las Marinas locales. Con esta autonomía los oficiales de la Real Armada tuvieron más libertad de pensamiento y acción en las tomas de decisiones internas, que les incumbían para el mejor desempeño de sus obligaciones. No obstante, todo no fueron ventajas, también las nuevas leyes generaron conflictos de competencias con los oficiales reales, gobernadores e incluso virreyes que se negaron a desprenderse de su poder de intervenir en la gestión financiera de los Apostaderos, como se permitía bajo el cuerpo de leyes de la Marina de 1748.

Los nuevos métodos que la Monarquía Española plasmó en las *Ordenanzas Navales* de Mazarredo, para la administración económica de todos los Apostaderos de su Imperio, se comenzaron a discutir para ser puestos en práctica en Cartagena de Indias a partir del 1 de enero de 1794. Sin embargo, no fue sino hasta el 1 de octubre del mismo año cuando la Junta de Marina acordó llevar a efectos prácticos los preceptos del nuevo cuerpo de leyes de la Real Armada, cuyos primeros ejemplares habían llegado a Tierra Firme pocos días antes de la decisión. La primera barrera con que tropezaron los profesionales de la Marina de Guerra fue la indisposición de los oficiales reales de la plaza a colaborar. Se reusaban a dejar de participar en los contratos y compras, donde ellos tenían el poder de opinar y librar las órdenes de pago.

El capitán de fragata Joaquín Francisco Fidalgo, en 1796 presidió interinamente la Junta de Marina por hallarse enfermo el comandante general del Apostadero, capitán de navío don Vicente Escalante. Asimismo, le correspondió plantarle cara a los oficiales reales que aun se negaban a abandonar sus competencias ya derogadas. No obstante, los funcionarios de la caja real de Cartagena de Indias se escudaron en que ellos simplemente cumplían las órdenes del virrey, comunicadas el 8 de julio de 1796, dónde los autorizó a seguir participando en las cuentas de los guardacostas.

La Junta de Marina frente a este hecho, inicialmente, consideró que el Tribunal Mayor de Cuentas de Santa Fe, informó mal al virrey referente a los artículos citados. La Tesorería de Marina para asumir el control de hecho, bajo la dirección de Juan Francisco de Céspedes, decidió proceder a realizar las compras de géneros, pertrechos y víveres que requerían los guardacostas y a pagar ellos directamente a los asentistas.

Ante la acción de la Junta de Marina, los oficiales reales reaccionaron poniendo trabas para retrasar la entrega de los nuevos caudales de los guardacostas. La contramedida afectó tanto al Apostadero al punto de quedarse sin dinero para comprar la carne fresca suministrada a las embarcaciones amarradas, que debían salir a patrullar. Los funcionarios continuaron citando órdenes revocadas y dándole preferencia a los dictámenes del virrey más que a las *Ordenanzas de Arsenales*, *Ordenanzas Navales*, reales órdenes y acuerdos de la Junta de Marina, todo ello con el apoyo del gobernador de la ciudad.

Como consecuencia de la falta de auxilios, en una ocasión se necesitó del servicio de los guardacostas, y estos no pudieron zarpar con la rapidez adecuada, como sí lo hizo un corsario francés que se hallaba en el puerto, y se les adelantó entre diez y doce horas, obteniendo la ventaja de combatir y apresar, a la vista de la ciudad, a una goleta inglesa que se hallaba realizando el corso por toda la costa. El hecho puso en tela de juicio el honor de los oficiales de la Real Armada, ante la opinión de los habitantes de la ciudad.⁸³⁰

La Junta de Marina se mantuvo firme en su posición de defender sus reales derechos, y como respuesta aseveró que respetaban la autoridad del virrey, pero era de su obligación mantener sus resoluciones en las materias competentes, verbigracia la administración económica y gobierno interno de su corporación, mientras no fueran derogadas por la voluntad

⁸³⁰ AGM, Consignaciones, 7211. Oficio de Juan Francisco de Céspedes para Pedro Varela y Ulloa. Informa sobre las dificultades que los oficiales reales de Cartagena de Indias han impuesto para la entrega de los caudales de la Marina, con el argumento de obedecer las órdenes del virrey con preferencia a las novísimas *Ordenanzas Navales*. Cartagena de Indias, 30 de diciembre de 1796.

del soberano. Asimismo, se hizo ver que la intervención de los oficiales reales en las cuentas del Apostadero, en vez de proporcionar ahorros a la Real Hacienda, lograban crear atrasos y perjuicios al servicio prestado por la Real Armada.

La participación de los oficiales reales en las compras de géneros y víveres a los particulares resultó difícil y engorrosa, porque era complicado fijar reglas flexibles para evitaran la confrontación entre los proveedores del Apostadero. Los funcionarios les exigían a los comerciantes que los llevaran a sus casas o depósitos para verificar personalmente los ajustes de los importes. También pretendían comprar cuantiosas cantidades de los diversos productos suministrados, con el fin de exigir un precio más bajo a los vendedores, medida que no siempre resultó ser la más apropiada a seguir, como se demostrará a continuación.

A juicio de los oficiales navales, las condiciones naturales de Cartagena de Indias imponían una serie de circunstancias que no eran aconsejables omitir en el servicio militar. Las obras y necesidades del Arsenal, debido a su modesto tamaño, no requerían contratas para adquirir grandes cantidades de maderas. Además, el clima no aconsejaba hacer acopios extraordinarios de víveres, debido a que las altas temperaturas del medio ambiente los estropeaba en poco tiempo. Por este importante motivo los administradores de la Tesorería de Marina proponían realizar las compras diariamente, para evitar las pérdidas de provisiones, y además garantizar a las tripulaciones alimentos frescos y de buena calidad.

Si el avituallamiento de los barcos se hubiera realizado con víveres almacenados, aunque se ejecutara por menos de un mes, seguramente entre los primeros quince o veinte días después de ser embarcados, se exponían a altas probabilidades de entrar en etapa de putrefacción. Las características de las bodegas de los relativamente pequeños barcos

guardacostas tampoco ayudaban mucho, porque eran lugares oscuros, húmedos y muy cálidos, que además carecían de ventilación.⁸³¹

El comandante general, Joaquín Francisco de Fidalgo, siete meses después de haber comenzado el conflicto, siguió solicitando los caudales a los oficiales reales, gobernador de Cartagena de Indias y virrey, aunque sin ningún resultado favorable. El representante de su majestad Pedro Mendinueta, el 16 de enero de 1798, le remitió la orden a los oficiales reales para que le suministraran a la Marina el dinero necesario para su subsistencia, mandato que tres meses después aun no habían ejecutado.

La Tesorería del Apostadero, como resultado del retraso, hacía tres meses que no pagaban las maestranzas, ni los sueldos y gratificaciones de los oficiales de la Real Armada.⁸³² Todo el esfuerzo del comandante del Apostadero y sus colaboradores se centró en, al menos, seguir financiando la manutención de las tripulaciones de los guardacostas, para lo cual solicitaron préstamos a varios individuos del comercio, y así paliar en lo posible la miseria en que se encontraban.⁸³³

En el siguiente cuadro se puede observar el nombre, y cantidades prestadas, de los principales acreedores de la Tesorería de Marina, cuya valiosa colaboración resultó decisiva para que las tripulaciones de los barcos, económicamente vulnerables, siguieran recibiendo por lo menos los alimentos diarios contemplados en las *Ordenanzas Navales*, y de esta

⁸³¹ *Ibidem*. Acta de la Junta de Marina presidida por Joaquín Francisco Fidalgo, referente a la intervención que pretendían hacer los oficiales de Real Hacienda en los gastos del Apostadero y a lo cual se negaron. Cartagena de Indias, 3 de septiembre de 1796.

⁸³² AGM, Consignaciones, 7212. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para Pedro Mendinueta. Informa que la Junta de Marina cumpliendo las órdenes de su majestad ha decidido manejar los caudales destinados a la institución. Cartagena de Indias, 10 de marzo de 1798.

⁸³³ *Ibidem*. Oficio de Juan Francisco de Céspedes para el prior y cónsul de la ciudad. Informa sobre la escasez de caudales con que se halla el Apostadero, por no haber querido los oficiales reales entregar el dinero para su subsistencia, por lo cual hubo que pedir un préstamo al Consulado. Cartagena de Indias, 29 de marzo de 1798. “La Junta de Marina de este Apostadero, me ha comisionado por acuerdo de hoy, para que haga presente a vuestra señoría la extrema escasez de caudales con que se halla por no haber querido los oficiales reales de esta ciudad entregar dinero alguno para la material subsistencia de estos guardacostas, y de los bergantines Empresa y Alerta, y que suplique a vuestra señoría en su nombre se sirva convocar a los individuos de que se compone el cuerpo de comercio de esta ciudad, e inclinarlos a que suplan a la Tesorería de Marina la cantidad de treinta mil pesos por vía de empréstito reembolsable a los individuos que contribuyeren, de el primer caudal, que se libre a esta Marina para sus gastos, como lo verá vuestra señoría más extensamente en la adjunta copia del acuerdo de esta Junta, firmado por los señores presidente, y vocales de que se compone...”

forma no quedaran desamparados. Esta determinación no contó con la aprobación del virrey, que se molestó cuando se enteró de la decisión puesta en marcha por la Junta de Marina.⁸³⁴ No obstante, el problema llegó a oídos del rey, quien optó por aprobar la medida tomada por los oficiales de la Real Armada, además de agradecer la colaboración demostrada por los comerciantes.⁸³⁵

DEUDA EN PESOS QUE LA JUNTA DE MARINA CONTRAJO CON LOS MIEMBROS DEL CONSULADO DE CARTAGENA DE INDIAS PARA FINANCIAR LA MANUTENSIÓN DE LAS TRIPULACIONES DE LOS GUARDACOSTAS EN 1798⁸³⁶	
El prior del Consulado don Tomas Andrés de Torres	13.000
El cónsul don Phelipe Peñaredonda y Murga	13.000
Don Lázaro María de Merrera	4.000
Don Félix Palas	4.000
Don Mateo Arroyo	2.000
Don Juan José Núñez	2.000
Don José Arrazola y Ugarte	1.500
Don Martín Rodríguez Torises	1.000
Don Antonio del Rivero	500
Don Pedro Aparicio	200
Don Manuel Martínez de Aparicio	200
Don José Antonio Amador	200
Don Roque Aguirre	100
TOTAL:	41.700

El cambio del gobierno económico o de sus métodos de organización, dentro de las instituciones españolas dieciochescas, casi siempre estuvo acompañado de dos tipos de actitudes por parte de los funcionarios involucrados: una de resistencia al cambio y la otra de una actitud impositiva o agresiva para exigir el cumplimiento de las nuevas normas. El primer grupo, en el caso estudiado, lo encarnaron o representaron los oficiales reales, quienes pensaron que se vería afectado su poder institucional e intereses personales. El segundo colectivo fue el de los oficiales de la Real Armada del Apostadero, que gracias a la nueva

⁸³⁴ *Ibidem*. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para Pedro Mendinueta. Informa haberse enterado de que no fue de su agrado que la Junta de Marina solicitara un préstamo a los comerciantes. Cartagena de Indias, 10 de mayo de 1798.

⁸³⁵ *Ibidem*. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para Juan de Lángara. Informa que el rey aprobó la conducta de la Junta de Marina. Cartagena de Indias, 31 de mayo de 1799.

⁸³⁶ *Ibidem*. Listado de individuos del Consulado de Cartagena de Indias que prestaron dinero a la Junta de Marina, elaborado por Juan Francisco de Céspedes. Cartagena de Indias, 1 de abril de 1798. Como se ha observado, el crédito otorgado por los comerciantes (41.700 pesos) fue superior al que el mes anterior (30.000 pesos) se les había solicitado.

norma, sus miembros del cuerpo del Ministerio, dejaron de ser unos meros encargados de la cuenta y razón, pasando a participar activamente, junto a sus compañeros de armas, en las tomas de decisiones de la administración económica.

La situación anteriormente señalada, pese a los reiterativos mandatos del rey para que se diera una buena armonía y entendimiento entre las diversas dependencias del Estado, casi siempre fueron las principales razones generadoras de los típicos conflictos de competencias entre poderes. En algunas ocasiones los litigios llegaron a dar la sensación de que la ejecución de las nuevas normas sería impracticables. Los involucrados sin ningún temor defendían sus posiciones, fuesen correctas o no, hasta el punto de llegar a forzar al monarca a tomar partido y dictar su sentencia.⁸³⁷

Por último, un elemento a destacar que posteriormente contribuyó a calmar las tensiones entre los oficiales reales y los de la Real Armada fue la incorporación del teniente de fragata retirado don Melchor Gastón y Navarrete a la real caja de Cartagena de Indias, donde a partir de 1802 y hasta pasado el año 1808, ejerció como tesorero. Indudablemente la introducción de un militar con espíritu corporativo en el pequeño y estratégico gremio, además de contribuir con la mejora de las relaciones interinstitucionales, también favoreció en agilizar la entrega de las consignaciones de los guardacostas, logrando bajar las tensiones durante el comienzo de la nueva centuria.⁸³⁸

2.3. La consignación de los guardacostas comandados por oficiales de la Real Armada y su relación con el escenario geopolítico

En el epígrafe anterior se estudió el proceso de dificultades económicas por el cual atravesó el sistema de guardacostas de Cartagena

⁸³⁷ AGI, Santa Fe, 910. Oficio de Juan Francisco Céspedes para Miguel Cayetano Soler. Informa que se opuso a que en el bergantín “Empresa” se embarcaran más víveres y tripulación de la señalada por su majestad en el reglamento particular. Cartagena de Indias, 30 de mayo de 1801.

⁸³⁸ AGI, Santa Fe, 1096; Cuba, 727 y 733A.

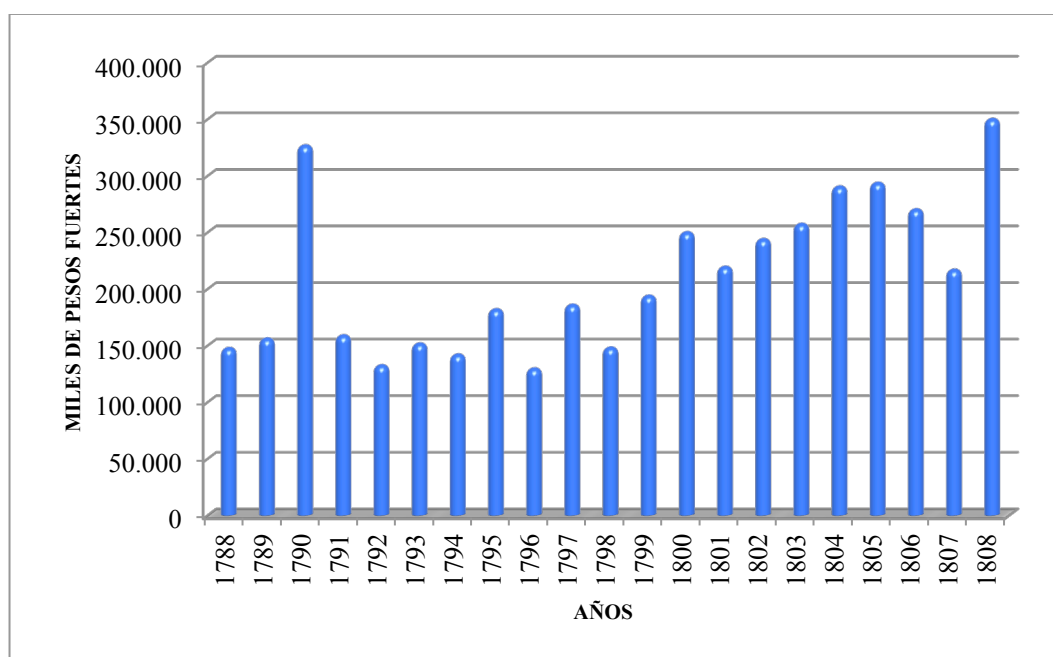
de Indias bajo la dirección de los oficiales de la Real Armada, las medidas puestas en marcha para superar la crisis y los conflictos de competencias surgidos por los nuevos preceptos que regularon las formas del financiamiento. Mientras que a continuación se pretende analizar las consignaciones anuales de la salvaguarda naval, su relación con la geopolítica europea y los ingresos de la caja de la provincia, además de sus consecuencias en el Virreinato del Nuevo Reino de Granada.

En el gráfico de columnas, visualizado más adelante, se representan los diversos presupuestos asignados a los guardacostas cartageneros durante los veintiún años abarcados por el estudio. El análisis de los datos numéricos variables se dirigirá a examinar la relación que guarda entre sí toda la información, con especial énfasis en las consecuencias económicas derivadas de los conflictos bélicos en que se vio involucrado el Reino de España entre los años 1788 y 1808, para de este modo acceder a una óptica afinada de la realidad histórica del resguardo naval del Virreinato del Nuevo Reino de Granada.

Durante el período estudiado solamente hubo paz alrededor de seis años, los quince restantes estuvieron marcados por la guerra. Desde 1788 y hasta 1792 fue un tiempo de poca agitación militar para el Imperio Español. El gasto de los guardacostas de Cartagena de Indias durante estos mismos años se mantuvo estable con pequeñas fluctuaciones, con la excepción del año 1790, donde hubo una importante subida del presupuesto, debido a diversas circunstancias, entre las que destacan la pérdida de la balandra “San Miguel”, la incorporación a la Marina de los guardacostas particulares de Río Hacha, Santa Marta y Caimán, más la medida de forrar la escuadra del Apostadero con cobre, a fin de prolongar el tiempo de vida útil de las embarcaciones y reducir, en el futuro

inmediato de aquel entonces, gastos en las carenas.⁸³⁹ Asimismo, a partir del año 1793 y hasta 1795 España se alió, circunstancialmente, con su enemiga Inglaterra para combatir contra los revolucionarios franceses que habían cometido el magnicidio de Luis XVI, a esta confrontación bélica se llamó Guerra de Rosellón o Guerra de los Pirineos.⁸⁴⁰

CONSIGNACIÓN ANUAL DE LOS GUARDACOSTAS DE CARTAGENA DE INDIAS 1788-1808⁸⁴¹



En los tres años de beligerancia, anteriormente señalados, el Nuevo Reino de Granada, y principalmente Cartagena de Indias, se hallaba aun sufriendo las consecuencias de la crisis económica surgida a raíz de la “*Expedición del Darién*”. No obstante, las guarniciones militares se

⁸³⁹ Diego Quevedo Carmona y Alejandro Anca Alamillo, *La Armada española y la Casa de Borbón. 300 años de historia*, Ferrol, Clud de Prensa del Ferrol, 1999, p. 64. “La extraordinaria longevidad que experimentaron los buques españoles en la segunda mitad del siglo XVIII sólo puede explicarse gracias al fomento de los diques de carena ya que no debemos olvidar lo fundamental que, para el mantenimiento y operatividad de aquellos navios, significaban estas obras hidráulicas.

Otro aspecto técnico no menos importante, fue el inicio a partir de la década de los ochenta de la implantación de un forro de cobre en la obra viva de algunos buques, lo que unido al primer factor apuntado, dio como resultado un espectacular incremento en su vida marinera.”

⁸⁴⁰ Véase: *Campaña en los Pirineos a finales del siglo XVIII: guerra de España con la Revolución Francesa 1793-1795*, Madrid, Servicio Histórico Militar, 1951, IV t.

⁸⁴¹ AGI, Cuba, 727 y 733^a; Santa Fe, 1015, 1096, 1103, 1104, 1107, 1109 y 1111.

encontraban en estado de alerta y se hicieron los preparativos básicos para afrontar un ataque naval francés. Empero, el teatro de operaciones militares no alcanzó las costas del virreinato en esta ocasión, pero sí el germen ideológico. Las secuelas de la Revolución Francesa se manifestaron con una conspiración a través de pasquines, iniciada principalmente en Santa Fe y Cartagena de Indias en el año 1794, que mantuvieron en vilo al gobierno hasta 1796.⁸⁴² De los sucesos resultó detenido don Antonio Nariño⁸⁴³ junto a otros blancos criollos, por traducir y divulgar los “Derechos del Hombre”.⁸⁴⁴ Transcurrido los combates de la guerra en Europa y habiendo llegado el gobierno de España a un acuerdo con la Francia revolucionaria (Tratado de San Ildefonso), ambos países se aliaron nuevamente para volver a combatir contra su tradicional rival: Inglaterra.

Francia junto a España volvieron a entrar en guerra contra Inglaterra en 1796, éste nuevo conflicto bélico se caracterizó por trasladar buena parte del campo de batalla al mar. Situación que benefició a la Royal Navy por gozar de superioridad pero no a la Real Armada.⁸⁴⁵ En 1797 ocurrió la batalla naval del Cabo de San Vicente, con una clara

⁸⁴² “El ambiente ideológico que vivía la sociedad era un ambiente de recelo y desconfianza, pues la administración incrementó los controles y censuras, sobre todo después de 1794, y vigilaba todo lo que se leía y conversaba.” Renán Silva, *Los ilustrados de la Nueva Granada, 1760-1808: genealogía de una comunidad de interpretación*, Medellín, Universidad Eafit, 2002, p. 624.

⁸⁴³ Sobre este prócer de la independencia neogranadina existe abundante bibliografía. No obstante, se recomienda ver: Antonio Cacia Prada, *Antonio Nariño y Eugenio Espejo: dos adelantados de la libertad*, Guayaquil, Archivo Histórico de Guayas, 2000; Antonio Nariño, *Defensa del General Antonio Nariño pronunciada ante el Senado de la República el 14 de mayo de 1823*, Bogotá, Edición de Guillermo Hernández de Alba, 1980; Guillermo Hernández de Alba, *Archivo Nariño (1765-1823)*, Bogotá, Fundación de Francisco de Paula Santander, 1990. VI t; Guillermo Hernández de Alba, *Proceso contra don Antonio Nariño por la publicación clandestina de la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano*, Bogotá, Talleres Editoriales de la Imprenta Nacional de Colombia, 1980; Jorge Tomás Uribe Angel, *Antonio Nariño: Precursor de la modernidad*, Bogotá, Panamericana Editorial, 2004; Juan Lozano y Lozano, *Antonio Nariño*, Bogotá, Banco de la República, 1960; Margarita Garrido y Alberto Ramírez Santos, *Antonio Nariño*, Bogotá, Panamericana Editorial, 1999.

⁸⁴⁴ Véase: *Asamblea Nacional Constituyente Francesa, 1789. Los derechos del hombre*, Bogotá, Fundación Editorial Epígrafe, 2003.

⁸⁴⁵ “La alianza con Francia significó, pues, la continuación de la política antibritánica. Ahora, España podía complementar su fuerza terrestre con el ejército francés y a la Francia del Directorio le interesaba contar con la flota española para compensar su escaso potencial marítimo.” Rafael Sánchez Mantero, “De Imperio a nación. Desde finales del siglo XVIII hasta 1834” en *La política exterior de España (1800-2003)*, Barcelona, Ariel Historia, 2009, p. 391.

derrota española, y para más afrenta, también en ese año los británicos le arrebataron a la Capitanía General de Venezuela la estratégica isla de Trinidad.⁸⁴⁶ Faltando poco tiempo para que finalizaran los enfrentamientos contra los británicos, la Monarquía Hispánica también declaró en 1801 la guerra a Portugal (Guerra de Las Naranjas)⁸⁴⁷ debido a su alianza con los isleños anglosajones. En esta ocasión, aunque sin mucha gloria, la fuerza de las armas le concedió la victoria al Ejército dirigido por don Manuel Godoy.

Los sucesos anteriormente señalados ocurrieron en un período donde la economía de la provincia, al igual que la de la Tesorería de Marina, comenzaron a dar pequeños pasos forzados hacia la senda de la recuperación financiera, tal y como se demuestra en el anterior gráfico de barras. En esta ocasión el conflicto militar sí se trasladó hasta las costas del Nuevo Reino de Granada. Aunque el presupuesto para el Apostadero había aumentado por la presión de los asedios y ofensivas inglesas contra el tráfico del comercio marítimo del Virreinato y tentativas de desembarque, no se puede interpretar la situación como una oportunidad para el auge de los guardacostas, porque se vieron seriamente afectados por la escasez de pertrechos y víveres navales, que perturbaron directamente las buenas condiciones de operar de la escuadra.

Además, la situación bélica puso dificultades para la construcción de nuevas embarcaciones que se destinarían a reforzar la flota del rey durante el conflicto bélico. No obstante, los oficiales de la Real Armada asentados en el Apostadero de Cartagena de Indias, supieron superar las amenazas exógenas e incluso las endógenas derivadas de los conflictos de

⁸⁴⁶ Agustín Guimerá Ravina, “Bloqueos navales y operaciones anfibias: la perspectiva española” en *Guerra naval en la Revolución y el Imperio*, Madrid, Editorial Marcial Pons, 2008, pp. 80-81. “Las operaciones anfibias británicas fueron aún más allá. Se perseguía hostigar al enemigo y destruir sus recursos, apoderándose de sus caudales de oro y plata, sus mercancías coloniales, barcos, efectos navales, armamento, municiones y pólvora. En caso de retirada, hacían todo lo posible por destruir sus navíos, fortificaciones y arsenales. Si se obtenían ganancias territoriales, como la toma de Trinidad en 1797 o de Menorca al año siguiente, podrían ser utilizadas como moneda de cambio en las futuras conversaciones de paz, o retenerlas como bases navales. El factor sorpresa era clave.”

⁸⁴⁷ Véase: André Fugier, *La Guerra de las Naranjas: (Luciano Bonaparte en Badajoz)*, Badajoz, Diputación de Badajoz, 2007.

competencias surgidos durante la delicada situación con el gobernador y oficiales reales, que les causaban retrasos importantes para recibir su asignación presupuestaria, coartándoles la libertad de acción. La guerra finalizó en 1802 con el tratado llamado: “Paz de Amiens”.⁸⁴⁸

La paz fue efímera, como consecuencia de las políticas napoleónicas las hostilidades volvieron a ponerse en marcha en 1804. En esta ocasión, un año después de haber comenzado la contienda ocurrió un hecho que golpeó fuertemente los cimientos del Imperio Español: la Batalla de Trafalgar.

En este conflicto armado las costas del Nuevo reino de Granada una vez más se vieron golpeadas por las operaciones militares británicas, dirigidas a interrumpir las rutas mercantiles y a enfrentarse con los guardacostas, y aunque dos de ellos fueron apresados por los enemigos, el resto continuó defendiendo el territorio y negándole a los ingleses las posibilidades de despojar al virreinato de territorio. En medio de este escenario en la consignación del Apostadero, a partir de 1804 y hasta 1807, hubo una tendencia claramente pronunciada a la baja, dónde solamente el año 1805 obtuvo un tímido aumento de cuantía.

No obstante, la predisposición a la disminución fue contundentemente rota en el año 1808 cuando debido a la gravedad del escenario de confrontación se vuelve a incrementar significativamente el presupuesto de los guardacostas. Francia y España se pusieron de acuerdo en 1807 para ocupar militarmente Portugal, que no renunciaba a su alianza con Inglaterra. Este pacto fue la estrategia perfecta para Napoleón invadir

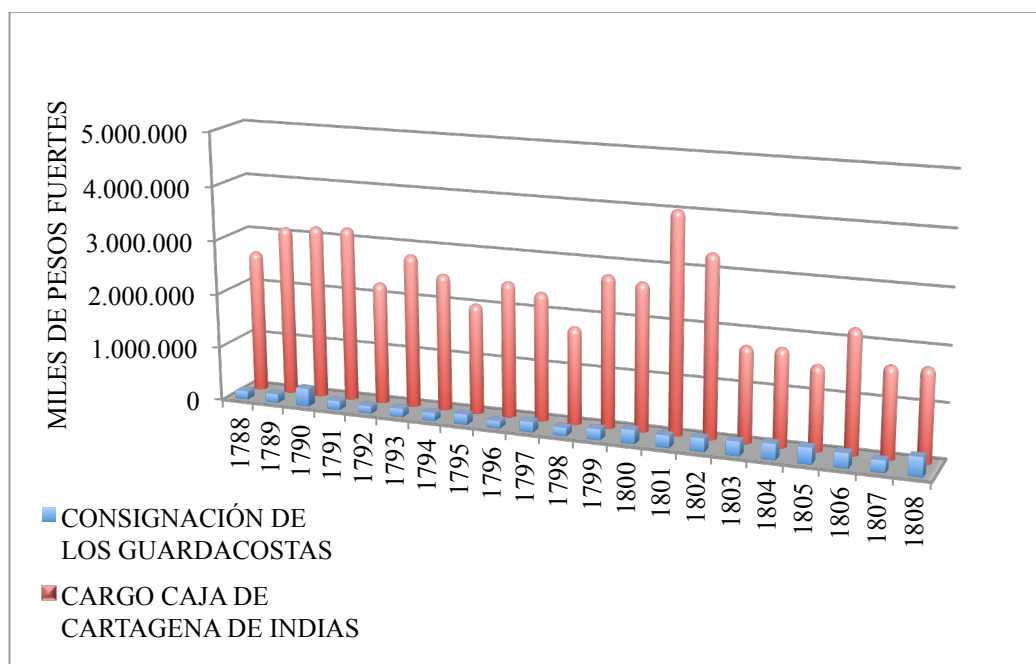
⁸⁴⁸ “El 25 de marzo de 1802 los cañones se silenciaron en Europa por primera vez desde abril de 1792. Durante diez años menos un mes las potencias europeas se habían visto atrapadas por un (sic) serie de campañas militares que habían enfrentado a Francia con el resto de ellas. Francia salió victoriosa de estas campañas: se había logrado terminar con largos años de impotencia en los asuntos internacionales, asegurando las «fronteras naturales», e incorporando Holanda, Suiza y el norte de Italia a un imperio de facto en el que la voz de París era la ley.” Charles Esdaile, *Las guerras de Napoleón. Una historia internacional, 1803-1815*, Barcelona, Editorial Crítica, 2009, p. 127.

la Península Ibérica,⁸⁴⁹ anulando la resistencia de sus “aliados”. De esta forma se dio comienzo a la Guerra de la Independencia de España que duró hasta 1814.

Generalmente en la administración de la Real Hacienda en América, en condiciones normales, el gasto solía ir en concordancia con los ingresos. No es sensato pensar que si los ingresos disminuían los egresos debían aumentar, pues es lógico que estas medidas conllevarían al colapso económico. Sin embargo, y como consecuencia de la política española local de defensa, planificada y puesta en marcha en Cartagena de Indias por sus autoridades militares, esta regla no se cumplió. Es decir, mientras disminuyó el presupuesto de la real caja aumentó el gasto del resguardo naval.

⁸⁴⁹ La bibliografía referente a este hito de la historia de España es abundante. Empero, se recomienda ver: Alberto Sabio Alcutén, *De la Guerra de la Independencia a Joaquín Costa: Monzón en la tinta del siglo XIX*, Monzón-Huesca, Ayuntamiento de Monzón, 2011; Christiana Brennecke, *¿De ejemplo a “mancha” de Europa?: la Guerra de la Independencia española y sus efectos sobre la imagen oficial de España durante el Congreso de Viena (1814-1815)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2010; Cristina Borreguero Beltrán, *La Guerra de la Independencia en el mosaico peninsular (1808-1814)*, Burgos, Universidad de Burgos, 2010; Emilio de Diego y José Sánchez-Arcilla Bernal, *Diccionario de la Guerra de la Independencia*, Madrid, Actas, 2011, II t; *La marina en la guerra de independencia II y III*, Madrid, Ministerio de Defensa, XXXVI y XXXVIII Jornadas de Historia Marítima, 2010; Leopoldo Stampa Piñero, *Pólvora, plata y boleros: Memorias de embajadas, saqueos y pasatiempos relatados por testigos y combatientes de la Guerra de la Independencia 1808-1814*, Madrid, Marcial Pons, 2011 y María Dolores Herrero Fernández-Quesada, *Fondos documentales de la Guerra de la Independencia en la Colección Blake del Archivo General Militar de Madrid*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2011.

LA CONSIGNACIÓN DE LOS GUARDACOSTAS DE CARTAGENA DE INDIAS Y EL CARGO DE LA REAL CAJA. 1788-1808⁸⁵⁰



Como se pudo observar en el anterior gráfico de barras comparativo, durante los años 1795, 1797, 1800, 1802, 1803 y 1808 los ingresos del erario público disminuyeron, pero sin embargo, el gasto de los guardacostas se acrecentó. También se da el caso contrario en los años 1791, 1796, 1801 y 1806, en los cuales el presupuesto de la caja real se incrementó, y la asignación de la Marina se redujo. Todo esto se puede interpretar como que la política naval gozó de libertad de acción frente al resto del gobierno neogranadino, no teniendo que subordinarse en un 100% en concordancia con la bonanza o escases económica, sino más bien respondió con autonomía a favor del interés de Estado, intentando por todos los medios mantener la eficacia del sistema defensivo marítimo cuándo más se necesitó.

⁸⁵⁰ AGI, Cuba, 727 y 733^a; Santa Fe, 1015, 1096, 1103, 1104, 1107, 1109 y 1111.

3. Estructura del gasto de los guardacostas

Ya se ha analizado de dónde provenían los recursos de la financiación de los guardacostas de Cartagena de Indias comandados por los oficiales de la Real Armada Española, las diversas dificultades atravesadas por la institución militar para conseguir su consignación anual y las diferentes cuantías entregadas por la Real Hacienda para hacer frente a sus diversas obligaciones. Ahora se pretende mostrar cuánto y en qué se solía invertir el presupuesto asignado al sistema de salvaguarda marítima, cuáles eran los elementos de la compleja maquinaria naval que demandaron mucha y poca cantidad de capital, y por último, una comparación de las convergencias y divergencias existentes en el gasto del servicio prestado por los oficiales de la Real Armada y los corsarios particulares.

No son fáciles de conseguir documentos históricos relativos a cómo se hacía la distribución presupuestaria del gasto naval de un Apostadero Hispano-Americano en el siglo XVIII e incluso inicios del XIX. Probablemente porque se realizaron pocos y no se tendió a enviar duplicados de este tipo de información a otras autoridades, por su naturaleza militar y confidencial. En realidad, este tipo de datos son más difíciles de conseguir que los necesarios para reconstruir el gasto anual de un período de tiempo concreto. Desde el punto de vista metodológico hubiera sido ideal, además de contar con las cifras de las cuantías de dinero y ramos en que se invirtieron anualmente, poseer los detalles de cada una de las reparticiones anuales de las consignaciones entregadas a los guardacostas de Cartagena de Indias, o al menos de varios de estos para acceder a una extrapolación del conjunto.

Solo se dispone de un año donde los datos están completos o se especifican con todo detalle: 1794. Este ejemplo adquiere un valor apreciable porque, al menos, permite ofrecer una idea clara de en qué cosas se frecuentó invertir el dinero entregado para el sistema de guardacostas. El presupuesto de 1794 fue de 110.121 pesos, los cuales

restados a los 150.000 pesos, teóricamente asignados anualmente por el virrey Francisco Gil y Lemos para los gastos de la Marina, dejan un remanente de 39.879 pesos, destinados para ir satisfaciendo las deudas atrasadas de la “*Expedición del Darién*”, mientras las circunstancias impuestas por la guerra que España e Inglaterra libraron contra Francia⁸⁵¹ no alcanzara las costas del Nuevo Reino de Granada.

A los cálculos del gasto anterior se le deben añadir 14.539 pesos presupuestados ese mismo año para el mantenimiento de dos embarcaciones destinadas al resguardo naval del Darién, sumando 124.660 pesos. En consecuencia se redujo el sobrante de dinero del pago de las deudas a 25.340 pesos. Además, el año 1794 al igual que 1788, 1792, 1796 y 1798, fueron los únicos del período estudiado dónde la asignación estuvo por debajo de la cantidad teóricamente establecida por el virrey Gil y Lemos, debido al esfuerzo realizado para salir de la aguda crisis económica existente en las cuentas públicas de la provincia de Cartagena de Indias, mientras que el resto de los años ocurrió todo lo contrario, es decir, superó los 150.000 pesos.

Tomando en cuenta la irregularidad señalada anteriormente y sabiendo que la caja real en el año 1794 le entregó a la Tesorería de Marina 141.968 pesos, realmente quedaron 17.308 pesos, supuestamente para el pago de las deudas atrasadas. No obstante, es posible que hayan sido empleados para cubrir los gastos de los dos barcos menores particulares empleados como guardacostas de Santa Marta y Río Hacha.⁸⁵²

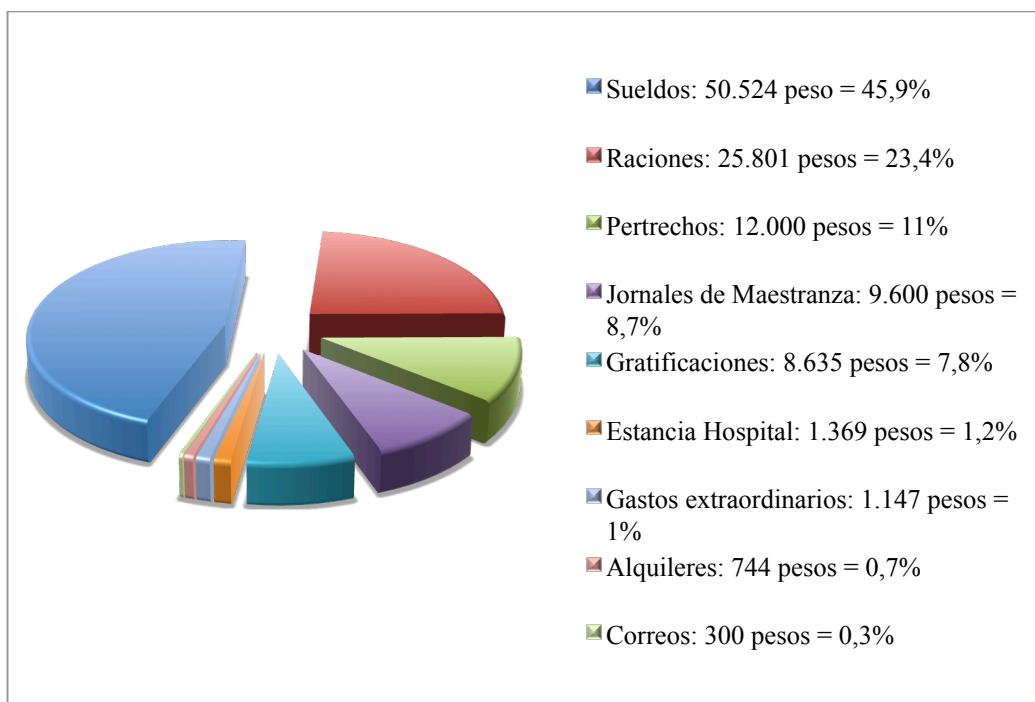
Una vez realizadas las anteriores aclaraciones, se procede a analizar el siguiente gráfico circular donde se reflejan las siete áreas fundamentales que consumían los recursos económicos entregados a la Tesorería de Marina del Apostadero de Cartagena de Indias. La partida que siempre

⁸⁵¹ Véase: Jean René Aymes, *La guerra de España contra la Revolución Francesa (1793-1795)*, Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, 1991.

⁸⁵² AGM, Consignaciones, 7201. Oficio de Joaquín Cañaveral para Antonio Valdés. Informa sobre el acuerdo de la Junta de Marina referente a mantener con el presupuesto de los guardacostas de Cartagena de Indias los de Santa Marta y Río Hacha, además de pagar la deuda del Apostadero. Cartagena de Indias, 31 de mayo de 1790.

absorbió la mayor cantidad de los presupuestos era la relativa a los sueldos del personal, considerados el pilar fundamental de cualquier sistema defensivo u ofensivo.

DISTRIBUCIÓN DEL GASTO DE LOS GUARDACOSTAS DE CARTAGENA DE INDIAS EN EL AÑO 1794⁸⁵³



La primera partida para los sueldos, en el año 1794, alcanzó el 45,9% del total. Mayoritariamente se empleó para sufragar las pagas de las tripulaciones de la escuadra guardacostas que se hallaba conformada por: la goleta “Victoria” con 93 tripulantes y un gasto anual total de 8.392 pesos; balandra “Covadonga” con 94 tripulantes y un gasto de 8.295 pesos; Balandra “San José” con 94 tripulantes un gasto de 8.160 pesos; goleta “Taumaturgo” con 92 tripulantes y un gasto de 8.104 pesos; y la goleta “Nancy” con 24 tripulantes y un gasto de 2.069 pesos.

Además de las dotaciones de las embarcaciones, también se debían pagar los salarios de los individuos encargados de los trabajos del Arsenal

⁸⁵³ AGM, Consignaciones, 7207. Presupuesto formado por Juan Francisco de Céspedes, referente a los caudales que necesitan la escuadra guardacostas de Cartagena de Indias anualmente, formada por tres goletas y dos balandras. Cartagena de Indias, 20 de diciembre de 1793.

y Departamento de Aguada, a la tripulación de la falúa de la Comandancia General, bote del comandante del Arsenal, dos lanchas de auxilio, la plana mayor, el personal del Ministerio de Marina, y sujetos de la Matrícula de Cartagena de Indias, de Bocachica y Lorica.⁸⁵⁴

La segunda partida que también consumió buena parte del presupuesto del Apostadero era la de las raciones, es decir, la destinada a garantizarle la alimentación diaria a trescientos setenta y siete empleados de la Marina existentes en el año 1794, y cuyo gasto alcanzó la cifra de 25.801 pesos. El consumo individual estuvo calculado en 1 ½ real diario o 547 ½ reales anuales, equivalentes a 68 pesos 3 ½ reales. Este dinero se empleó para la adquisición de víveres, harinas e incluso la hechura de los bizcochos.⁸⁵⁵ Las raciones, además de ser para el personal activo de la Armada, también se les proporcionó a los individuos que se encontraban de baja en el Hospital.

La tercera partida, en importancia para el gasto, era la dedicada a sufragar la adquisición de los pertrechos que se solían tener custodiados en el Almacén del Apostadero de Cartagena de Indias, la cuál llegó a sumar 12.000 pesos. Este dinero se empleó en la compra de diversos materiales navales, repuestos para las embarcaciones, obras de herrería, cerrajería, tornería y adquisición de medicinas.

La cuarta partida que se elevó a la cantidad de 9.600 pesos era la referente a los jornales de maestranza. Este dinero se utilizó para cubrir los gastos del estipendio que ganaban los trabajadores por cada día de trabajo dedicado a reparar (carenar) los cascos de las cinco embarcaciones guardacostas.

⁸⁵⁴ *Ibidem*. En este documento resulta curioso que en las partidas destinadas a las gratificaciones de mesa de la goleta “Victoria”; balandras “Covadonga”, “San José” y “Taumaturgo” se señala: “... las gratificaciones de mesa de 7 ¾ reales para 4 oficiales mayores...” A sabiendas de que en cada barco guardacostas solían ir dos oficiales: el comandante y su segundo comandante.

⁸⁵⁵ Generalmente la raciones de Armada estuvieron conformadas por: bizcochos, tocinos, carnes, pescados, vinagre, sal, quesos y vinos. Para profundizar en el tema se recomienda ver el excelente artículo de René Salinas Meza, “Raciones alimenticias en Chile colonial” en *Historia*, Santiago, 1974-1975, n° 12, pp. 57-76.

La quinta partida, en relevancia, fue la fijada para las gratificaciones de mesa de los oficiales de la Marina de guerra.⁸⁵⁶ El objetivo de este dinero era garantizarles una manutención que se distinguiera sobre las demás clases, que solamente tenían derecho a la ración de Armada. A cada marino se le asignaban 7 $\frac{3}{5}$ reales diarios, los cuales en un año sumaban 2.687 reales 10 $\frac{1}{2}$ Maravedíes, equivalentes a unos 336 pesos por persona, y en total llegó a la cantidad de 8.635 pesos.

La sexta partida era la referente a las plazas que se ocuparían hipotéticamente en el Hospital Real de San Carlos. Durante un año se preveían 7.300 estancias de enfermos o heridos, con la posibilidad de atender un promedio de 20 personas por día. El cálculo de gasto diario fue de 1 $\frac{1}{2}$ real, lo que sumó 1.369 pesos anuales.

La séptima partida, equivalente a 1.147 pesos, se empleó en cubrir gastos extraordinarios de transporte de pertrechos navales y víveres que se solían retirar del almacén del Apostadero de Cartagena de Indias, para satisfacer las necesidades de las embarcaciones guardacostas. Asimismo, también se utilizó para el velamen y medicinas que se requerían.

La octava partida era para pagar los gastos de alquileres de la casa que se dispuso como Ministerio, Tesorería, botica y Matrícula por la cual se pagaban 50 pesos mensuales; y para el de dos bodegas donde se guardaban varios pertrechos de repuestos de los barcos se sufragaron 6 pesos mensuales por cada una, lo que sumó al año 744 pesos.

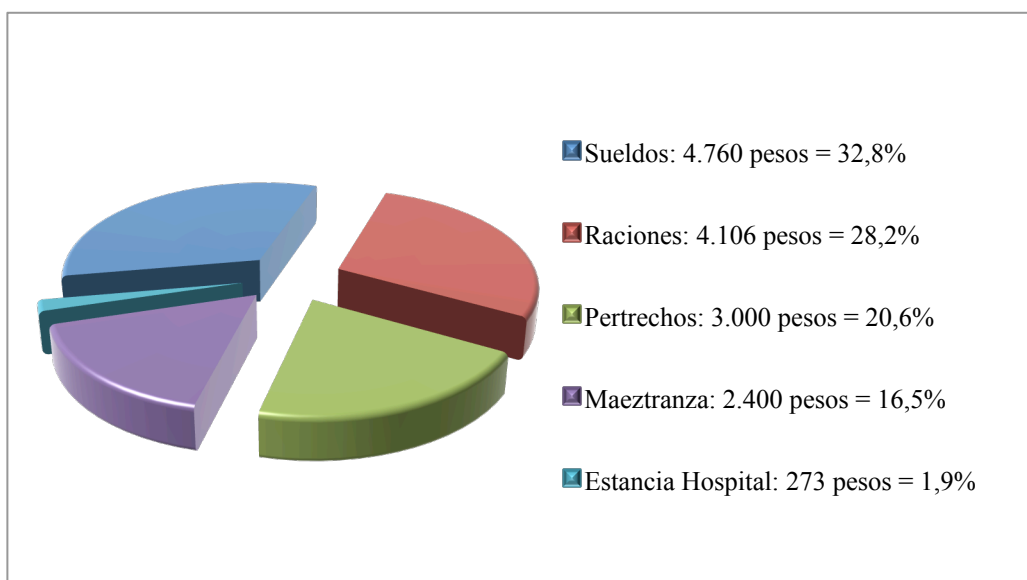
La novena y última partida, que ascendió a la cantidad de 300 pesos anuales, se usó en sufragar los costes de correo, es decir, para pagar los portes de cartas y pliegos de oficio que se recibían y despachaban por la

⁸⁵⁶ Hay que resaltar que el epígrafe referente a “La inversión de Cartagena de Indias en el sector naval” existen tres partidas presupuestarias: La consignación de los guardacostas, suministro para buques sueltos y gratificación de mesa y ración de Armada. Esto quiere decir que entre el gasto concreto del área marítima y el de sistema del resguardo marítimo existió una duplicidad presupuestaria muy similar.

Comandancia y Ministerio de la escuadra guardacostas, y para la remisión de cuenta al Tribunal de Santa Fe.⁸⁵⁷

Al presupuesto de los guardacostas de Cartagena de Indias, anteriormente desglosado, hay que añadirle 14.539 pesos, considerados necesario para financiar el resguardo del Darién, que para aquel entonces lo realizaba la goleta “Flecha” y lancha cañonera “Micomicona” bajo el mando de corsarios particulares. El dinero requerido se distribuía de la manera mostrada en el siguiente gráfico circular:

**DISTRIBUCIÓN DEL GASTO DE LOS
GUARDACOSTAS DEL DARIÉN EN EL AÑO 1794⁸⁵⁸**



El mayor gasto demandado por la goleta “Flecha” y la lancha cañonera “Micomicona” también era el referente a los sueldos. Cada una tenían una tripulación conformada por treinta y dos personas. El segundo importe en importancia de cuantía fue el de las raciones ordinarias diarias, empleado para cubrir los costes de la harina, hechura de bizcochos y demás víveres que conformaban la dieta diaria, las cuales se les

⁸⁵⁷ AGM, Consignaciones, 7207. Presupuesto formado por Juan Francisco de Céspedes, referente a los caudales que necesitan la escuadra guardacostas de Cartagena de Indias anualmente, formada por tres goletas y dos balandras. Cartagena de Indias, 20 de diciembre de 1793.

⁸⁵⁸ *Ibidem*.

proporcionaban a sesenta plazas consideradas efectivas, más cuatro que se hallaban de baja en el Hospital.

En Cartagena de Indias la Junta de Marina equiparó los sueldos de la tripulación de los barcos corsarios a la de los guardacostas gobernados por oficiales de guerra. Solamente se diferenciaron en dos aspectos: el capitán del barco particular, que solía ser un hombre experimentado en la navegación y combate, ganaba anualmente 465 pesos, 15 más que un teniente de fragata de los guardacostas. No obstante, los corsarios particulares, en esta ocasión concreta, no disfrutaron de las gratificaciones de mesa equivalentes a 336 pesos anuales asignadas a los oficiales,⁸⁵⁹ cantidad importante para compensar significativamente el sueldo y elevar la calidad de vida de los marinos.

La tercera partida era la de las compras, que se solía emplear para la adquisición de maderas y otros pertrechos navales indispensables para carenar las embarcaciones y habilitarlas. La cuarta, se asignó a los gastos de maestranza y la quinta a los del Hospital, a razón de un cálculo de unas 1.460 estancias al año.

Desafortunadamente, cuando la Junta de Marina realizó los presupuestos precisos para que operaran los guardacostas durante el año 1794, no pudo detallar los costes de las otras goletas corsarias destinadas a Santa Marta y Río Hacha, porque para el momento no se sabía en el Apostadero el número de plazas con que se hallaban dotadas aquellas embarcaciones y tampoco las cuantías de los sueldos de su personal, al parecer pagados por un reglamento particular, diferente al de la Marina.⁸⁶⁰

Con el objetivo de restarle un poco de frialdad a todas las cifras económicas señaladas en el desarrollo del presente capítulo, se pretende contextualizar, hasta donde las fuentes lo permitan, las cuantías que los

⁸⁵⁹ AGI, Santa Fe, 1095. Estado que debe tener el resguardo marítimo de los guardacostas de las Indias Occidentales. Cartagena de Indias, 30 de junio de 1786. En el plan de resguardo de Juan Álvarez de Veriña, sí se incorporaron las gratificaciones de mesa y de criados para los capitanes particulares de los guardacostas.

⁸⁶⁰ AGM, Consignaciones, 7207. Presupuesto realizado por Juan Francisco de Céspedes para la subsistencia de dos embarcaciones destinadas al resguardo de la costa del Darién en el año 1794. Cartagena de Indias, 20 de diciembre de 1793.

oficiales, según su grado militar, ganaban por su trabajo en el sistema de guardacostas, con respecto al precio de objetos, géneros, víveres y servicios utilizados en la vida cotidiana de la época. Además, de ver los sueldos devengados por otras personas que también ejercieron sus oficios y profesiones en el mismo Apostadero e incluso con sus vecinos de la Capitanía General de Venezuela.

Aunque el trabajo del personal de los guardacostas resultó ser peligroso y fatigante, los sueldos compensaron el esfuerzo. Los ingresos económicos de los oficiales les permitió llevar una vida digna y desahogada. Los comandantes de los barcos durante su faena contaron con las atenciones de tres criados, pagados por el Apostadero, y sus segundos comandantes con uno. Asimismo, en tierra podían obtener la ayuda de uno o más esclavos de su propiedad para proporcionarles comodidades que elevaran su calidad de vida. En la siguiente tabla se señala cuales fueron los ingresos anuales que solían cobrar cada uno de los oficiales según su grado militar:⁸⁶¹

SUELDOS ANUALES DE LOS OFICIALES DEL APOSTADERO DE CARTAGENA DE INDIAS⁸⁶²	
GRADO MILITAR	CANTIDAD
Alférez de fragata	233 pesos
Alférez de navío	338 pesos
Teniente de fragata	450 pesos
Teniente de navío	619 pesos
Capitán de fragata	1.126 pesos
Capitán de navío	1.689 pesos
Brigadier	2.252 pesos
Jefe de escuadra ejerciendo de comandante del Apostadero	9.162 pesos

Se hace imperativo enfatizar el caso infrecuente del sueldo del jefe de escuadra don Joaquín Cañaveral y Ponce cuando ocupó el cargo de comandante del Apostadero, debido a la gruesa cuantía que recibió, en comparación al resto de los grados militares inferiores. El oficial superior

⁸⁶¹ Es de resaltar que los oficiales podían ganar más dinero según el cargo ocupado, y si ejercían dos o más solían cobrar al mismo tiempo cada uno de los sueldos, sin que existiese ninguna restricción legal para ello.

⁸⁶² AGI, Santa Fe, 1095, AGM, Consignaciones, 7207 y AGS, Secretaría de Guerra, 7085, Expediente 7.

afirmó que un comandante general de Marina con su grado, en América tenía estipulado entre sueldo y gratificación 9.162 pesos y 3 reales, según la real orden del 3 de agosto de 1790.⁸⁶³ El marino excepcionalmente, además de ser nombrado por el rey comandante general de los guardacostas, también fue electo como gobernador y comandante general de la plaza y provincia de Cartagena de Indias, e inspector general de las tropas del Virreinato.⁸⁶⁴

La razón de concentrar tan altos cargos en Cañaveral se debieron fundamentalmente a dos factores: el primero era eliminar los frecuentes conflictos de competencias ocurridos entre el gobernador y el comandante general del Apostadero, para de esta forma optimizar la salvaguarda naval de la plaza que se temía, desde hacía alrededor de cuatro años atrás, fuera atacada por los británicos.⁸⁶⁵ Y el segundo, para reducir el gasto generado por los altos funcionarios y así contribuir con la recuperación de la real caja de Cartagena de Indias que no se hallaba en su mejor momento.

Cada cargo asumido por Cañaveral tenía asignado un sueldo diferente, el gobernador anterior a él, brigadier don Joseph de Carrión y Andrade percibía 9.500 pesos anuales, mientras que el coronel don Anastasio Cejudo cuando fue subinspector general de las tropas del Virreinato ganaba 6.000 pesos al año. La suma de los sueldos de los tres empleos, que debía recibir el jefe de escuadra, era de 24.662 pesos y 3 reales anuales. No obstante, el oficial solamente percibía 9.000 pesos, ahorrándole a la Real Hacienda la considerable cantidad de 15.662 pesos y 3 reales.

Es importante señalar que a la paga anual de don Joaquín Cañaveral se le realizaban los descuentos de inválidos, montepío militar y el quinto

⁸⁶³ AGS, Secretaría de Guerra, 7085, Expediente 7. Oficio de Joaquín Cañaveral para don Antonio Valdés. Informa sobre problemas referentes al sueldo que percibe. Cartagena de Indias, 20 de abril de 1791.

⁸⁶⁴ *Ibidem*. Nombramiento en el Cabildo del jefe de escuadra don Joaquín de Cañaveral como nuevo gobernador. Cartagena de Indias, 20 de julio de 1789.

⁸⁶⁵ AGM, Expediciones, 7. Oficio de Francisco Zalamea para Argueda. Informa sobre una expedición que se estaba preparando en Londres contra las costas de Cartagena de Indias. San Ildefonso, 26 de agosto de 1786.

para la residencia,⁸⁶⁶ por lo cual al final solamente recibía líquidos 6.851 pesos 1 real y 23 2/12 maravedíes. Según la opinión del interesado, esta sustanciosa cantidad de dinero, eran insuficiente para él mantenerse con holgura económica.

El marino argumentó que debía preservar la “*decencia correspondiente*” a los tres cargos expresados, celebrar los días de los reyes de España, sostener tres Secretarías, costear una función de la Iglesia en la octava de su patrona y señora de “La Concepción”, ofrecer algunas limosnas de tabla, entre otros gastos ineludibles a los altos cargo desempeñados, los cuales incluso no le permitían comer diariamente a solas, teniendo que costear de su bolsillo los gastos de alimentación.⁸⁶⁷

Joaquín Cañaveral debido a las presiones económicas, expuestas anteriormente, se sintió motivado a informar sobre sus necesidades al rey, para ver si de esta forma lo podía ayudar a vencer su supuesta estreches presupuestaria. El monarca español una vez enterado del ahorro que el jefe de escuadra logró conseguir a la Real Hacienda, ejerciendo los tres cargos ya señalados, decidió concederle la mitad de la gratificación de mesa respectiva a su graduación de general de Marina no embarcado de 2 pesos diarios, por servir de comandante general del Apostadero de Cartagena de Indias, lo cual sumó 730 pesos al año, permitiendo alcanzara la cantidad de 7.581 pesos 1 real y 23 2/12 maravedíes anuales de gratificación por sus trabajos.⁸⁶⁸

⁸⁶⁶ Belén Marina Jalvo, *El régimen disciplinario de los funcionarios públicos*, Valladolid, Editorial Lex Nova, 2006, p. 32. “El juicio de residencia, era tomado a los servidores públicos en el momento de abandonar el cargo, revisando toda la actividad llevada a cabo por éstos. El juicio era realizado por los jueces de residencia, nombrados por el Rey, que ocupaban de forma provisional el cargo del funcionario residenciado hasta tanto tomaba posición el nuevo oficial. Tras un procedimiento detallado, el juez de residencia dictaba sentencia ejecutiva que fijaba penas personales o pecuniarias.” Un libro fundamental que introduce magníficamente en el tema es: José Serapio Mojarrieta, *Ensayo sobre los Juicios de Residencia*, Madrid, Imprenta de Alhambra y Compañía, 1848.

⁸⁶⁷ AGS. Secretaría de Guerra, 7085, Expediente 7. Oficio de Joaquín Cañaveral para don Antonio Valdés. Informa sobre problemas referentes al sueldo que percibe. Cartagena de Indias, 20 de abril de 1791.

⁸⁶⁸ *Ibidem*. Oficio del conde de Lerena. Informa que le concede a Joaquín Cañaveral la mitad de la gratificación de mesa. Palacio, 16 de agosto de 1791.

Asimismo, es de destacar que los sueldos en los diversos Apostaderos americanos no fueron iguales para los marinos. Verbigracia, los oficiales de la Real Armada llegados a Puerto Cabello en 1804, obtuvieron unas compensaciones económicas un poco más altas que sus homólogos de Cartagena de Indias. Así un alférez de fragata ganaba 300 pesos al año, un alférez de navío 360 pesos, un teniente de fragata 480 pesos y un teniente de navío 660.⁸⁶⁹

Otros profesionales que sin ser oficiales excepcionalmente trabajaron en el Apostadero de Cartagena de Indias, fueron los capitanes particulares, los cuales también dirigieron algunas pequeñas embarcaciones guardacostas. Llegaron a ganar 480 pesos anuales, mientras que los sueldo de sus tripulaciones se equipararon a los de los barcos comandados por el personal de la Real Armada.

También se puede señalar en orden descendente, que un cirujano percibía 282 pesos, un capellán 233 pesos, cada uno de los tres criados del oficial comandante de un guardacostas 163 pesos, el criado del segundo oficial abordo 134 pesos, el sangrador, 132 pesos, el cocinero 80 pesos, un marinero 62 pesos, un grumete 40 pesos y por último, los pajes que eran personas muy jóvenes y aspirantes a ascender a grumetes cuando tuviesen más edad y posteriormente a marineros, ganaban 27 pesos al año.

A todos los sueldos de los oficiales se debía sumar la cantidad de $7\frac{3}{5}$ reales diarios correspondientes a la gratificación de mesa. Esta circunstancia contribuía a que la alimentación de estos hombres resultara más costosa que la de los corsarios. Al resto de la tripulación se le daba la ración de Armada de $1\frac{1}{2}$ reales diario. Asimismo, la gratificación de mesa de un general de Marina desembarcado diariamente era de 4 pesos,⁸⁷⁰ y de 6 pesos si se hallaba embarcado.⁸⁷¹ Las mayores cuantías de dinero les

⁸⁶⁹ Jairo A. Bracho Palma, *La defensa...*, p. 383.

⁸⁷⁰ AGS, Secretaría de Guerra, 7085, Expediente 7. Carta para el conde de Lerena referente a la rebaja que sufrió Joaquín de Cañaveral en su sueldo. Palacio, 16 de agosto de 1791.

⁸⁷¹ *Ibidem*. Oficio de Joaquín de Cañaveral para Francisco Sandoval. Informa sobre la media gratificación de mesa que le aprobó el rey. Cartagena de Indias, 10 de diciembre de 1791.

permitía a los marinos incorporar carnes frescas y vinos de más alta calidad a sus dietas diarias.⁸⁷²

Por otro lado, la ración de Armada de un individuo del común, sin ninguna relevancia social, entre los cuales podía haber un prisionero de guerra, embarcado para ser transportado de una provincia a otra de Tierra Firme, también era de 1½ reales diarios. Mientras que la ración de Armada de un soldado, cabo o persona similar se pagaba diariamente a 3 reales. A medida que los sujetos se encontraban ubicados en una escala social más alta, también se incrementaba el valor de sus alimentos a bordo. Por último, oficiales del regimiento fijo de Cartagena de Indias con rangos de subteniente, teniente o capitán tenían derecho a consumir alimentos valorados en 1 peso y 2 reales diarios cuando se hallaran embarcados en un buque del rey.⁸⁷³

A los ingresos del personal naval del Apostadero de Cartagena de Indias, también había que agregárseles las posibles cantidades de capital obtenidas del apresamiento de los barcos enemigos o contrabandistas, que según el valor de la presa podía representar una importante cuantía de dinero extra.⁸⁷⁴

Aunque las reglas para repartir el dinero obtenido de las presas de mar podían cambiar, según si era tiempo de paz, de guerra o por la aparición de nuevas ordenanzas,⁸⁷⁵ la demostración práctica realizada por

⁸⁷² “También, para unos pocos privilegiados, la Real Armada tenía asignadas 30 cruces pensionadas de la Orden de Carlos III y 27 encomiendas de las Órdenes Militares de Santiago, Calatrava, Alcántara y Montesa y algunas más de las de San Juan. Con unas rentas, entre 4.000 y 15.800 reales de vellón, para premio y estímulo de los oficiales de reconocido mérito y sobresaliente aplicación.” Mariano Juan y Ferragut, “La Marina en 1808” en *XXXV Jornadas de Historia Marítima. La Marina en la Guerra de la Independencia I*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Cuadernos Monográficos nº 55, p. 52.

⁸⁷³ AGI, Santa Fe, 1109. Libro de cuentas de la caja real. Cartagena de Indias, 31 de diciembre de 1796.

⁸⁷⁴ Jairo A. Bracho Palma, *La defensa...*, p. 204. “Las carencias materiales propiciaban ingeniosas formas de redondear las ganancias con entradas extras, una de ellas, el afán por aumentar los apresamientos. Como sabemos, la tercera parte de un remate judicial de los barcos apresados correspondía a la tripulación, hemos indicado que era una ganancia muy variable.”

⁸⁷⁵ Óscar Cruz Barney, “En torno al concepto, marco jurídico y vigencia del corso español en Indias” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996, nº 54, p. 47. En España existieron diversas *Ordenanzas de Corso*, entre ellas se encuentran las de los años 1621, 1716, 1718, 1762, 1779, 1794, 1796 y 1801. Mientras que para América concretamente se crearon las de 1674, 1702, 1779, 1796 y 1801.

la Contaduría General del Consejo de Indias en 1762 dejó claro que a la tripulación del barco apresador le correspondía por lo general un 34,16% del valor total del bajel aprehendido, cantidad que se asemeja a la tercera parte del total. Asimismo, si la embarcación se capturaba por medio de una denuncia, a la dotación les tocaba un 30,75% de su precio.⁸⁷⁶

Los apresamientos significaron una buena oportunidad para incrementar los ingresos económicos de las tripulaciones de los guardacostas. Este dinero generalmente resultó ser de mucha ayuda para los artilleros, cocineros, marineros, grumetes y pajes, que eran quienes tenían asignados los sueldos más bajos y podían verse inmersos con mayor facilidad en apuros económicos.

Asimismo, las presas de mar para los oficiales, cirujanos y capellanes, que contaron con pagas más altas, resultó ser un medio eficaz que les permitió acceder a algunos lujos comunes de las clases privilegiadas. Además, significó una oportunidad para ahorrar y poder mejorar la calidad de vida de sus mujeres e hijos, si los tenían, tanto en Cartagena de Indias como en España. En síntesis, las tripulaciones de los guardacostas se vieron estimuladas, por las circunstancias señaladas, a aumentar el número de apresamientos, porque la percepción de mayores ingresos era directamente proporcional al incremento de los barcos capturados en el corso.

Es difícil realizar un análisis preciso del poder adquisitivo que tuvo el personal del Apostadero de Cartagena de Indias en el período estudiado. Es decir, calcular la capacidad de compra de las tripulaciones de los guardacostas con los sueldos señalados en páginas anteriores. El problema existe fundamentalmente debido a las limitaciones impuestas por las fuentes documentales. No obstante, sí se puede hacer una aproximación a

⁸⁷⁶ AGI, Santa Fe, 1095. Demostración práctica formada por la Contaduría General del Consejo de Indias del método y reglas con que han de exigirse los reales derechos pertenecientes a su majestad y cómo debe realizarse la distribución del valor de las presas de mar que hicieran los guardacostas y corsarios en toda América para impedir el comercio ilícito, igualmente de los comisos de tierra. Madrid, 16 de agosto de 1762. Este tema se explica con más detalles en el capítulo I del presente trabajo.

algunos aspectos económicos de la vida cotidiana, que arrojan luces sobre las posibilidades de obtener algunos alimentos, bienes y servicios comunes, como se verá a continuación:

El alquiler de dos casas de gran amplitud usadas en Cartagena de Indias como Contaduría, Tesorería y residencia de los ministros reales durante el año 1805 tenían un costo de 840 pesos al año, es decir, 35 pesos mensuales cada una, cantidad que resultaba muy elevada para que un joven oficial la pudiera pagar.⁸⁷⁷ Otro caso de adquisición de bienes “suntuosos” es el de Diego Manuel Bustamante, quien en marzo de 1801 adquirió una esclava negra llamada Josefa González junto a su hija María Josefa, por la cantidad de 280 pesos más 5 pesos $4\frac{3}{4}$ de reales pagados por el derecho de alcabala del 2%.⁸⁷⁸

Rafael Terga, también en el año 1801, le compró una negra llamada Juana Evangelista a Joaquín Mozo por la cantidad de 150 pesos más los 3 pesos del derecho de alcabala.⁸⁷⁹ Asimismo, Pedro de Osa le vendió en julio de 1806 un caballo al “dragón” Manuel de los Reyes Anaya para sustituir uno muerto en servicio en el destacamento de Bocagrande, por la cantidad de 30 pesos.⁸⁸⁰ Y por último, se sabe que el alquiler de un corcel que necesitó Pedro Vizcaíno para conducir, desde Cartagena de Indias hasta Barranquilla, un pliego del real servicio, encargado por el gobernador, costó 1 peso y 3 reales.⁸⁸¹

A continuación se presentará una tabla compuesta de diferentes productos de consumo común entre el personal de la Marina y los pobladores en general de Cartagena de Indias, durante la época estudiada, que permiten un acercamiento al costo de algunos artículos de frecuente uso. Para entender mejor las proporciones de las cantidades con el Sistema

⁸⁷⁷ AGI, Cuba, 727. Libro de cuentas de la caja real. Cartagena de Indias, 31 de diciembre de 1807.

⁸⁷⁸ AGI, Santa Fe, 1120.

⁸⁷⁹ *Ibidem*.

⁸⁸⁰ AGI, Cuba, 727.

⁸⁸¹ *Ibidem*.

Métrico Decimal se emplearán las siguientes equivalencias: 1 arroba = 11,5 kilos, 1 fanega = 69 kilos,⁸⁸² y 1 quintal = 46 kilos.⁸⁸³

**TABLA DE PRECIOS DE DIVERSOS PRODUCTOS
VENDIDOS EN CARTAGENA DE INDIAS ENTRE 1788-1808⁸⁸⁴**

PRODUCTOS	PRECIOS
10 @ de harina = 115 kilos	22 pesos y 7 reales
1 quintal de bizcocho = 46 kilos	10 pesos y 6 reales 12 maravedíes
1 fanegada de maíz = 69 kilos	4 pesos y 4 reales
4 quintales de pan = 184 kilos	32 pesos
1 quintal de arroz = 46 kilos	7 pesos y 4 reales
1 gallina	4 reales
1 barril de carne salada del Norte	12 pesos
1 ternera	13 pesos
1 vaca	25 pesos
1 @ de carne de vaca = 11,5 kilos	7 reales
1 quintal de leña = 46 kilos	2 reales
1 quintal de cebo en pan = 46 kilos	19 pesos
1 quintal de brea rubia = 46 kilos	14 pesos

Si se compara el sueldo anual de los oficiales con el precio de los alimentos básicos, servicios y bienes que se han señalado anteriormente, se puede aseverar que su poder adquisitivo era relativamente bueno. Sabiendo administrar sus estipendios no tenían porque exponerse a problemas económicos preocupantes.

Asimismo, los oficiales solteros decididos a acumular dinero, tenían la oportunidad de hacerse con pequeñas fortunas para disfrutarlas luego en España o en la misma América. La posibilidad de reservar una parte del sueldo no suponía mucho sacrificio, porque no tenían que gastar sus sueldos en alimentos, y si no les importaba vivir en el barco anclado durante sus momentos libres, lograban evitarse el pagar el alquiler de una casa que les proporcionara más comodidades.

Un alférez de fragata, siendo el oficiales de la Real Armada de más baja graduación, percibía un sueldo anual de 233 pesos, equivalentes a

⁸⁸² Jaime Torres Sánchez, "Dieta alimenticia en la provincia de Caracas en la segunda mitad del siglo XVIII: problemas y resultados cuantitativos" en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 2003, t. LX-2, p. 499.

⁸⁸³ Luz María Méndez Beltrán, *La exportación minera en Chile, 1800-1840: un estudio de historia económica y social en la transición de la Colonia a la República*, Santiago de Chile, Editorial Universitaria, 2004, p. 35.

⁸⁸⁴ AGM, Expedición, 32. Relación de los víveres con que se socorrió a una división francesa. Cartagena de Indias, 2 de agosto de 1802. AGI, Santa Fe, 1102, 1103 y 1104.

poco más de 19 pesos y 3 reales al mes. Aunque es difícil y subjetivo precisar la cantidad de dinero que necesitaba emplear una persona para adquirir los alimentos básicos de treinta días, aproximadamente se puede afirmar que con los precios y cantidades señaladas en la siguiente tabla podían comer entre tres y cuatro individuos durante el tiempo señalado, gastando 12 pesos 1 real y 3 maravedíes, lo cual representaba aproximadamente un 63% de la paga de un joven militar.

**TABLA DE PRECIOS DE DIVERSOS PRODUCTOS
VENDIDOS EN CARTAGENA DE INDIAS ENTRE 1788-1808**

PRODUCTOS	PRECIOS
1 @ de harina = 11,5 kilos	2 pesos y 4 reales
¼ quintal de bizcocho = 11,5 kilos	2 pesos 5 reales 20 maravedíes
¼ fanegada de maíz = 17,25 kilos	1 pesos y 1 reales
¼ quintales de pan = 11,5 kilos	2 pesos
¼ quintal de arroz = 11,5 kilos	1 pesos y 7 reales
2 gallina	1 peso
½ @ de carne de vaca = 5,75 kilos	3 reales y 17 maravedíes
2 quintal de leña = 92 kilos	4 reales
Total:	12 pesos 1 real y 3 maravedíes

Después de tener como referencia el muestreo señalado anteriormente, se debe recordar que a los oficiales se les asignaban $7 \frac{3}{5}$ de reales diarios por concepto de gratificación de mesa, lo que sumaba unos 28 pesos al mes. Mientras que el resto de la tripulación recibía por ración de Armada $1 \frac{1}{2}$ reales al día, equivalentes a unos 5 pesos y 5 reales en el mismo período de tiempo.

*

La organización de la Real Armada era más compleja que la del Ejército o Milicias.⁸⁸⁵ El uso de las embarcaciones como medio fundamental para hacer la guerra, o simplemente para ser empleadas como un instrumento de vigilancia o transporte, exigió una series de conocimientos cartográficos, matemáticos, astronómicos, entre otros, además de diversas técnicas y maniobras de navegación que demandaron

⁸⁸⁵ Véase: *Estado General de la Real Armada*, Madrid, Imprenta Real, 1808.

un personal cualificado.⁸⁸⁶ Pero no solamente el gobierno de las naves requirió complicadas nociones y preparativos, también lo necesitaron la construcción, innovaciones, y el mantenimiento preventivo y correctivo de los barcos.⁸⁸⁷

Los Apostaderos, siendo estructuras complejas, precisaron un conjunto de medios y métodos necesarios para llevar a cabo la organización del servicio prestado por los guardacostas. La logística requerida para el cuidado de los barcos y bases portuarias necesitó contar con una enorme diversidad de objetos y materiales especializados de distintas naturalezas. La adquisición de pertrechos navales, aunque no se encontraba entre las dos primeras partidas que consumían la mayor parte del presupuesto anual de la Marina de Cartagena de Indias, se solía ubicar entre el tercero y cuarto puesto del gasto total.

La adquisición de buena parte de los suministros que necesitaron los guardacostas se solía hacer a los comerciantes de Cartagena de Indias, y cuando éstos no podían satisfacer los requerimientos por carecer de ellos o por tenerlos a unos precios muy altos se acostumbraba enviar una comisión de oficiales a otros puertos españoles en América, dónde se tenían noticias que se hallaban en cantidad, calidad y a buen costo. Los pertrechos frecuentemente adquiridos para tener en los almacenes y barcos eran los siguientes:

- ✓ Maderas de diferentes dimensiones y calidades.
- ✓ Importantes cantidades de remos para las balandras, lanchas, falúas y botes.
- ✓ Jarcia alquitranada y blanca.
- ✓ Guindalezas (cabos de tres o cuatro cordones para usar en la faena del barco).
- ✓ Banderas españolas de combate y gallardetones.

⁸⁸⁶ Un texto interesante que detalla estos y otros temas es: Francisco Ciscar, *Reflexiones sobre las máquinas y maniobras del uso de a bordo*, Madrid, Imprenta Real, 1791.

⁸⁸⁷ Se aconseja ver: Enrique Manera Regueria, *El buque en la Armada Española*, Madrid, Silex, 1981.

- ✓ Telas de lana, lanilla, lona, loneta y vitre (especie de lona muy delgada).⁸⁸⁸
- ✓ Alquitrán, brea, azufre y grasa para las carenas.
- ✓ Clavos de varios tamaños.
- ✓ Planchas de hierro, plomo y cobre.
- ✓ Alambres de hierro, cobre y estaño.
- ✓ Potes para guisar y brea.
- ✓ Cucharas de cobre para la brea.
- ✓ Ollas con su tapa de cobre para la enfermería.
- ✓ Cucharas para calderos.
- ✓ Cabillas de hierro.
- ✓ Ejes de arcos de pipas y duelas de madera de Hamburgo para los toneles.
- ✓ Surtidos de agujas para cocer o empalomar las velas.
- ✓ Hojas de talco y de lata.
- ✓ Cera en velones.
- ✓ Cristales.
- ✓ Hilos de colores.
- ✓ Pinceles para pintura y alquitrán.
- ✓ Brochas.
- ✓ Escobillas para la cubierta.
- ✓ Piedras de afilar.
- ✓ Candados para escotillas.
- ✓ Pesos.
- ✓ Hachas para cortar leña.
- ✓ Palas de hierro.
- ✓ Mechas para la artillería.

⁸⁸⁸ Para profundizar en torno a los diversos elementos del utillaje usados en los buques de vela, como lo son los hilos, cuerdas de cáñamo y estopas necesarias para la jarcia y redes de pescar, se recomienda ver el artículo de: Ricardo Córdoba de la Llave, “Técnicas de cordonería aplicadas a la construcción naval en la Andalucía del descubrimiento” en *I simposio de Historia de las Técnicas. La construcción naval y la navegación*, Cantabria, Centro de Estudios “Astillero de Guarnizo”, 1995, pp. 105-112.

- ✓ Pólvara.
- ✓ Barriles de carne salada y tocino.⁸⁸⁹

Todas las compras de los productos y artículos generaba atraerentes oportunidades de lucro a los comerciantes que vendían sus pertrechos a los guardacostas. Además, creaba puestos de trabajo para la población de Cartagena de Indias. La circulación de dinero fue tan atractiva que incluso llegó a captar los deseos o avaricia económica de los propios oficiales del Apostadero. No obstante, si un marino era descubierto en negocios turbios, o peor aún en actos de comercio ilícito, podía ser penado con castigos importantes, causándole deshonor, pérdidas económicas e incluso la libertad.

Un caso de contrabando e insubordinación realizado por un oficial fue el protagonizado por el teniente de navío don Mariano Mendinueta, que en abril de 1803 había sido escogido por el comandante general de los guardacostas de Cartagena de Indias, capitán de navío don Miguel de Irigoyen, para que prestara sus servicios en esa plaza.⁸⁹⁰ El oficial antes de llegar a su destino en el Caribe, había ejercido en España el cargo de comandante del bergantín “Palomo”, desde el 29 de junio de 1802 hasta el 20 de marzo de 1803”.

Don Mariano Mendinueta, salió hacia el Virreinato de Nueva Granada el 2 de junio de 1803,⁸⁹¹ donde pasó a ejercer el 5 de julio del mismo año el cargo de comandante del Arsenal, ramo de ingenieros e inspección hasta el 26 de mayo de 1805, cuando fue arrestado hasta el 20 de enero de 1809,⁸⁹² por apoyar la introducción de varias piezas de jarcia a Cartagena de Indias, desobedeciendo la orden dada por el comandante

⁸⁸⁹ AGM, Consignaciones, 7201. Lista de los pertrechos navales que necesitan para un año la fragata y cinco guardacostas. Cartagena de Indias, 31 de octubre de 1789. Para entrar en más detalles se recomienda ver este documento que se encuentra reproducido en los anexos.

⁸⁹⁰ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/575. Oficio de Gabriel de Aristizábal para Domingo de Grandallana. Informa sobre la solicitud del capitán de navío Miguel Irigoyen, de que se le abonen los goces de mando en su transporte a Cartagena de Indias. Isla de León, 1 de abril de 1803.

⁸⁹¹ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/737. Hoja de servicios del capitán de navío don Mariano Mendinueta, natural de Buenos Aires. Sin lugar, 1818.

⁸⁹² *Ibidem*. Hoja de servicios del capitán de fragata Mariano Mendinueta, natural de Buenos Aires. Isla de León, 31 de diciembre de 1809.

general del Apostadero.⁸⁹³ El procesado Mariano Mendinueta se enfrentó a un Consejo de Guerra en el Departamento del Ferrol a donde se trasladó el 14 de agosto de 1807, en un buque neutral. Allí el Tribunal militar decidió el 20 de enero de 1808 dejarlo en libertad, debido a que el largo período de suspensión de su empleo y arresto, con que fue castigado, se consideró una pena justa y suficiente para pagar su delito.⁸⁹⁴

*

La adquisición de los barcos que se emplearían como guardacostas también consumió importantes cantidades de dinero, que no se ve reflejado en los presupuestos ordinarios del Apostadero. La Marina de Cartagena de indias, durante el período estudiado usó varias vías para conseguir sus embarcaciones: los enviados desde España, los comprados en Astilleros americanos, los adquiridos de segunda mano a particulares; los contruidos en el propio Arsenal o la obtención de las presas de mar consideradas aptas.⁸⁹⁵ Algunas unidades, provenientes de los Departamentos Marítimos de España o del Apostadero de La Habana, eran propiedad de la Real Armada y por la comisión de ellas no se generaban gastos.⁸⁹⁶ El capital para pagar los buques, durante el período estudiado,

⁸⁹³ *Ibidem*. Hoja de servicios del capitán de navío don Mariano Mendinueta...

⁸⁹⁴ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/737. Hoja de servicios del capitán de navío don Mariano Mendinueta, natural de Buenos Aires. Sin lugar, 1818.

⁸⁹⁵ AGM, Corso y presas, 5217. Oficio de Pedro Mendinueta para Juan de Lángara. Informa que se compre por cuenta del erario el bergantín inglés “El Drak”, apresado por un guardacostas de Cartagena de Indias, y se agregue a la Marina en remplazo de la goleta “Paz”. Cartagena de Indias, 19 de septiembre de 1799.

⁸⁹⁶ AGI, Santa Fe, 1092. Documento amplio que trata sobre los caudales necesarios para la subsistencia de los guardacostas de Cartagena de Indias. Santa Fe, 19 de abril de 1796. “En aquel tiempo proyectó el arzobispo virrey la conquista de los indios del Darién, y para la conducción de víveres, pertrechos, municiones, y transporte de tropas se compraron algunos buques pequeños, se fletaron otros y se construyeron algunas goletas y comprendiéndose en el número de los primeros los dos bergantines y la goleta Chula de la Marina Real se mandaron por real orden de 24 de enero de 1788 pagar a la tesorería de Marina de Cádiz los 28.903 pesos que importaron los citados tres buques, y las falúas, botes y demás embarcaciones menores que había en el Arsenal de Cartagena.”

generalmente provino de la propia Tesorería del Apostadero⁸⁹⁷ y de la caja real de la ciudad amurallada.⁸⁹⁸

Los precios de los barcos generalmente fueron diversos, porque no solamente se tomaba en cuenta su tipo, sino que se evaluaban diferentes características que podían aumentar o disminuir su costo, como eran las líneas y tamaño del bajel, el estado del casco y carena, si se hallaban o no forrados con cobre, la calidad de las maderas empleadas en la construcción, las características de los materiales del herraje, arboladura, aparejos, lanchas, anclas, artillería, y algunos otros utensilios navales. Esta compleja suma de factores le proporcionaba una personalidad propia a cada embarcación, entre las cuales siempre se debían de tomar en cuenta: la rapidez y la resistencia o aguante de la misma.

Un bergantín, goleta o balandra con porte de entre ochenta a cien toneladas, que eran las comúnmente usadas por los guardacostas de Cartagena de Indias, no costaban menos de 6.000 pesos cada uno, adquiriéndolos de primer precio en Norteamérica, por existir en aquellos almacenes de Marina del rey clavazón, jarcia, lona,⁸⁹⁹ estopa, brea, alquitrán, entre otros pertrechos navales. Los construidos en la misma zona, en los Arsenales, se conseguían alrededor de 11.000 y 12.000 pesos, y este mismo tipo de embarcación de construcción neogranadina podía oscilar entre los 8.000 y 10.000 pesos.⁹⁰⁰ También se dio el caso, el 12 de noviembre de 1788, de que el Ministerio de Marina neogranadino

⁸⁹⁷ AGI, Santa Fe, 910. Carta de Joaquín Francisco Fidalgo para Juan Francisco de Céspedes. Informa que el virrey dio la orden de entregar a la Tesorería del Apostadero 60.000 pesos. Cartagena de Indias, 13 de noviembre de 1800.

⁸⁹⁸ AGI, Santa Fe, 1095. Oficio del virrey, don Pedro Messía de la Cerda, para don Julián de Arriaga. Informa que le encargó a los oficiales reales y ministros de Cartagena de Indias la compra de una balandra y un bergantín para suplir el servicio que prestaron los jabeques de la escuadra guardacostas. Santa Fe, 22 de agosto de 1764.

⁸⁹⁹ José Patricio Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981, p. 78. “La utilización del viento como fuente de energía requiere, es obvio, la aplicación de unos instrumentos más o menos elementales construidos, en este caso, por cables y velas. El proceso de transformación desde el cáñamo, materia prima, a la lona, se realiza casi íntegramente en las instalaciones aquí comentadas.

Para el aparejo completo de un navío de 70 cañones se necesitaban 3.000 quintales de cáñamo y 160 personas trabajando durante tres meses. Las fábricas de los arsenales intentaron cubrir este sector, vital para la Armada.”

⁹⁰⁰ AGI, Santa Fe, 909. Informe relativo al estado de los guardacostas de Cartagena de Indias, elaborado por el comerciante Manuel García del Río. Cádiz, 27 de noviembre de 1795.

adquirió, una goleta francesa apresada, para ser empleada como guardacostas, por el precio de 2.550 pesos.⁹⁰¹

Sabiendo que el precio de un bergantín o goleta, de los más empleados por los guardacostas, era de alrededor de 6.000 pesos, se puede afirmar que se necesitaban el equivalente a casi veintiséis años del sueldo de un alférez de fragata (233 pesos anuales) para alcanzar esa cantidad. De un alférez de navío (338 pesos anuales) serían casi dieciocho años, un teniente de fragata (450 pesos anuales) trece años y unos tres meses, un teniente de navío (619 pesos anuales) nueve años y unos ocho meses, un capitán de fragata (1.126 pesos anuales) cinco años y cuatro meses, un capitán de navío (1.689 pesos) poco más de tres años y medio, un brigadier (2.252 pesos) unos dos años y ocho meses. Por último, un jefe de escuadra como fue don Joaquín de Cañaveral (9.162 pesos) podía adquirirlo con poco menos de ocho meses de su sueldo.

Otro ejemplo del precio de los barcos se encuentra en una venta de un bergantín y una fragata pequeña llamada “San Antonio” alias “La Cordobesa”, con todos los aparejos de su uso, que el arzobispo- virrey Antonio Caballero y Góngora le compró, el 21 de agosto de 1786, a don Salvador de los Monteros, por la cantidad de 5.500 pesos. Los buques se destinaron al servicio de la Marina, por lo cual se le entregaron al comandante general de los guardacostas don Joseph de Aguirre Irisarri.⁹⁰² Por orden del representante de su majestad el costo de los bajeles fue sufragado por la caja real de la ciudad, pero con la condición de que la Tesorería del Apostadero reintegrara el dinero.⁹⁰³

Asimismo, embarcaciones menores como los guairos del porte de 35 a 40 toneladas, forrados con cobre, podían comprarse alrededor de

⁹⁰¹ AGI, Santa Fe, 1103. Cuentas de la caja real. Cartagena de Indias, 31 de diciembre de 1788.

⁹⁰² Otro caso de adquisición de barcos y su asignación al comandante general del Apostadero se puede ver en: AGS, Secretaría de Guerra, 7245, Expediente 22. Oficio de Juan de Lángara para Juan Manuel Álvarez. Informa que las lanchas cañoneras que mandó a construir el virrey deben ser mandadas y tripuladas por el personal de la Marina y no por el gobernador de Cartagena de Indias. Palacio. 10 de julio de 1798.

⁹⁰³ AGI, Santa Fe, 1103. Resumen general de los cargos de la real caja de Cartagena de indias del año 1786.

1.500 pesos.⁹⁰⁴ También, el virrey Caballero y Góngora a inicios de 1788 tenía operativas tres de diez útiles lanchas cañoneras de 28 remos cada una, que mandó a construir en Cartagena de Indias, a un costo por unidad de 6.299 pesos.⁹⁰⁵ A continuación se presenta un cuadro de un avalúo del bergantín “Princesa”, perteneciente a los guardacostas, donde se desglosa el precio de las partes que lo conforman, ofreciendo una idea clara de los principales elementos a tomar en cuenta para la tasación del barco.

Estado que manifiesta el avalúo que se ha hecho del bergantín de su majestad nombrado el Princesa hoy día de la fecha⁹⁰⁶						
Casco, arboladura, timón, herrajes, lancha, y más anexos.	Aparejo Pendiente, cables, anclas, montonería de media vida.	Velamen que se compone de 2 juegos de velas de media vida y menor de media vida	Farolería, y utensilios de piloto de menor de media vida	Artillería de hierro, cureñas, jarcias, y más pertrechos anexos.	Armamento completo de armas blancas y de chispa.	TOTAL
6.000 pesos	1.600	450	35	1.743	243	10.071
Es copia del avalúo original que para en esta Comandancia de Marina hecho por los maestros mayores de Arsenal, y oficiales principales de cargo con asistencia del interventor y guarda Almacén. Cartagena de Indias, a 4 de enero de 1788. Fernando Murillo						

El Apostadero de Cartagena de Indias le compró a la Tesorería de Marina de Cádiz, en los inicios del año 1788, dos bergantines, la goleta “Chula”, las falúas, botes y demás embarcaciones menores para el Arsenal, por un importe de 28.903 pesos.⁹⁰⁷ Si tomamos este caso como representativo, porque fue una adquisición de varias y diversas unidades que requirió un desembolso de dinero importante, y lo comparamos con la

⁹⁰⁴ AGI, Santa Fe, 909. Informe relativo al estado de los guardacostas de Cartagena de Indias, elaborado por el comerciante Manuel García del Río...

⁹⁰⁵ AGM, Expediciones, 7. Borrador referente a la construcción de las lanchas cañoneras que ha establecido el virrey de Santa Fe para los nuevos establecimientos del Darién. Aranjuez, 24 de mayo de 1788. Es de destacar que este tipo de embarcaciones no eran baratas, si comparamos su precio con el de las goletas o bergantines, como se puede creer por su apelativo de lancha.

⁹⁰⁶ AGI, Santa Fe, 1095.

⁹⁰⁷ AGI, Santa Fe, 1092. Documento amplio que trata sobre los caudales necesarios para la subsistencia de los guardacostas de Cartagena de Indias. Santa Fe, 19 de abril de 1796.

partida de los sueldos del año 1794, de 50.524 pesos,⁹⁰⁸ se puede deducir que los recursos empleado en conseguir los barcos simbolizó un 57,2% de la cantidad usada para pagar las remuneraciones del personal de los guardacostas. Y si además se suma lo gastado en raciones de Armada, 25.801 pesos, serían un total de 76.325 pesos, por lo cual el porcentaje se reduce al 37,9%.

Además, el gasto en sueldos y alimentos era permanente, mientras que la adquisición de embarcaciones no. La necesidad de hacerse con nuevas unidades dependió de diversos factores, entre ellos destacaron el estado de conservación de los barcos, los daños sufridos en combates, las pérdidas por naufragios y el deterioro del uso y tiempo.

La longevidad de las naves a finales del siglo XVIII, se sabe que había aumentado significativamente,⁹⁰⁹ muchos buques de buena calidad llegaron a servir en la Real Armada más de una década, sobre todo los de gran porte.⁹¹⁰ Estos hechos permiten afirmar que la inversión realizada para comprar los bajeles empleados como guardacostas fue baja si se compara con las cuantías requeridas por el factor humano.

En relación a los costes del resguardo naval, los virreyes, gobernadores, oficiales reales y comerciantes, generalmente actuaron como detractores de los oficiales de la Real Armada. Con frecuencia, argumentaron que el servicio prestado por los corsarios era lo suficientemente eficiente, para cubrir la necesidad de resguardar marítimamente el Virreinato, y sobre todo más barato que el de los militares profesionales.

Aunque metodológicamente no es una tarea fácil comparar las cifras del gasto del resguardo realizado por los corsarios y los oficiales

⁹⁰⁸ AGM, Consignaciones, 7207. Presupuesto formado por Juan Francisco de Céspedes, referente a los caudales que necesitan la escuadra guardacostas de Cartagena de Indias anualmente, formada por tres goletas y dos balandras. Cartagena de Indias, 20 de diciembre de 1793.

⁹⁰⁹ Diego Quevedo Carmona y Alejandro Anca Alamillo, *La Armada española y la Casa de Borbón. 300 años de historia*, Ferrol, Clud de Prensa del Ferrol, 1999, p. 64.

⁹¹⁰ Mariano Juan y Ferragut, "La Marina en 1808" en *XXXV Jornadas de Historia Marítima. La Marina en la Guerra de la Independencia I*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Cuadernos Monográficos, 2007, nº 55, p. 50.

navales, debido a que las fuentes documentales no suelen ser claras en este tema por diversas razones, entre las que destacan: el tiempo que duró cada uno es disímil, la cantidad de hombres, barcos y sueldos no son iguales, el período de transición de un tipo de defensa a otra se dio gradualmente, con confusión y en algunos momentos existió dualidad. Y por último, los tiempos históricos no fueron semejantes, es decir, en los dos casos la realidad demandó actuaciones y cantidades de dinero diferentes, según se estuviera atravesando por un período de paz o guerra.

No obstante, teniendo en cuenta las limitaciones expuestas, se puede ver como el plan de defensa naval de las Indias Occidentales e islas de barlovento planteado por el corsario de Caracas don Juan Álvarez de Veriña⁹¹¹ para ser puesto en marcha en el año 1787, comprendió un despliegue desde el Orinoco hasta Veragua, conformado por veinticinco embarcaciones entre las que se hallaban siete balandras, siete goletas, cinco galeotas y seis lanchas cañoneras. Para poner en funcionamiento todas estas naves, se pensó emplear mil ciento cincuenta y ocho hombres, y un presupuesto anual de 297.036 pesos.

La flota de guardacostas que teóricamente le correspondió al Virreinato del Nuevo Reino de Granada fue de once barcos, a saber: tres balandras, tres goletas, dos galeotas y tres lanchas cañoneras. Una dotación de quinientos un hombres y un gasto presupuestado de 128.296 pesos. Sin embargo, en el año 1787 la caja real de Cartagena de Indias les entregó a los corsarios 184.715 pesos para sus gastos, y peor aun, en el año 1786 las autoridades le habían suministrado a estos mismos hombres 303.377 pesos, cantidad que solamente los oficiales de la Real Armada superaron en el año 1808 (350.094 pesos) debido a las exigencias de la guerra.

⁹¹¹ AGN, Expediciones, 11. Oficio de Joaquín de Cañaveral para Antonio Valdés. Informa que envió la goleta “Victoria” a auxiliar al gobernador de Río Hacha. Cartagena de Indias, 31 de octubre de 1789. Una vez finalizado el trabajo de comandante de los guardacostas de Cartagena de Indias del corsario don Juan Álvarez de Veriña, como recompensa por su labor se le concedió la gobernación de Río Hacha, donde en octubre de 1789 se hallaba al frente de toda la tropa de aquella guarnición combatiendo contra los indios guajiros que se habían sublevado, hasta conseguir aplacarlos.

Las circunstancias señaladas anteriormente demuestran que la defensa naval realizada por corsarios no era más económica y eficiente que la efectuada por oficiales de la Real Armada de España, como en diversas situaciones afirmaron algunos comerciantes y altos funcionarios del Virreinato neogranadino, con el fin de apoyar la idea de sustituir a los militares profesionales por los mercenarios.

Por otro lado, el plan de defensa naval planteado por los oficiales de la Marina de guerra, en el año 1794, estuvo pensado para que actuaran siete barcos, compuestos por cuatro goletas, dos balandras y una lancha cañonera, con una tripulación total de cuatrocientas sesenta y una persona. Requería un presupuesto de 124.661 pesos anuales.⁹¹² No obstante, la caja real de Cartagena de Indias en ese mismo tiempo le entregó a la Tesorería de Marina 141.968 pesos. El promedio anual del gasto de los guardacostas, entre 1788 y 1808 fue de 211.771 pesos, y el de los corsarios, desde 1782 hasta 1787, de 155.384 pesos.

La media del gasto del resguardo hecho por particulares resultó más baja porque en la transición del mando, entre 1782 y 1783, solamente el erario público desembolsó en el primer período 45.761 pesos y en el segundo 72.626 pesos, cantidades que en los años siguientes, durante el establecimiento de los corsarios, aumentó con creces. Si se realiza el promedio de 1784 a 1787, resulta una media del gasto anual de 203.480 pesos, reflejando una diferencia de 8.291 pesos, equivalentes a un 3,9% más barato que el servicio prestado por los oficiales de la Real Armada.

La pequeña diferencia porcentual, señalada anteriormente, termina de desaparecer cuando se realiza la relación costo-eficiencia, es decir si se toma en cuenta la “cata de presas de mar” capturadas entre los años 1744 y 1775 por los corsarios y los oficiales navales estudiada en el final del primer capítulo de la presente investigación, se compensaría la diferencia del coste entre la propuesta estatal y la privada.

⁹¹² Se recuerda que no están incluidas las dos embarcaciones destinadas al resguardo naval de Santa Marta y Río Hacha.

En definitiva, los oficiales de la Comandancia General de los guardacostas de Cartagena de Indias administraron el gasto naval, a través de la Tesorería de Marina, de forma organizada, se dispuso de los recursos acertadamente, el dinero se invirtió acorde a las necesidades geopolíticas exigida por los tiempos de paz y guerra del período estudiado. Aunque la naturaleza de las fuentes documentales halladas y empleadas en el análisis no permiten explicar detalladamente la ejecución de las asignaciones anuales de los guardacostas, sin embargo, sí consienten analizar las partidas en donde se empleó el presupuesto, haciendo posible saber en qué generalmente se gastó el capital, y cuáles fueron los elementos de la compleja maquinaria naval que demandaron mayores cantidades.

Los oficiales y demás personal que laboraban en los barcos guardacostas e instalaciones terrestres del Apostadero, pese a las dificultades económicas en que se vieron inmersos en diversas ocasiones, en su mayoría generadas por los constantes conflictos de competencia con el virrey, gobernador y oficiales reales, no dejaron de cumplir su misión en pro del interés del Estado, e igualmente de luchar contra las circunstancias adversas hasta conseguir superarlas.

Las políticas de ahorro puestas en marcha en el Apostadero neogranadino, se resumen en la centralización y optimización del gasto naval. Para lograrlo tuvo que ponerse en marcha un desapego al empleo de fragatas o navíos, cuyo mantenimiento y tripulaciones exigían cuantiosos gastos. Se hizo uso de embarcaciones de mediano y pequeño porte para efectuar los cruceros por la costa, y se aumentó el número de lanchas cañoneras. Todas estas medidas fueron realizadas sin perder de mira la eficiencia del servicio.

Asimismo, por medio del estudio de la estructura del gasto del Apostadero de Cartagena de Indias, se puede afirmar que las decisiones económicas y militares importantes, tomadas por el comandante del Apostadero y sus oficiales, a través de las Juntas de Marina realizadas entre 1788 y 1808, además de estar relacionadas directamente con las

directrices prevalecientes en la política imperial española y la realidad del Virreinato, también se caracterizaron por gozar de cierto grado de autonomía apoyado por el alto mando de la Real Armada, las *Ordenanzas Navales*, reales cédulas y por el propio talante militar con que las Academias de Guardiamarinas de Cádiz, Cartagena y el Ferrol, formaron a los oficiales para desempeñar su liderazgo, tanto en tierra como a bordo de sus barcos.

4. Comparación del coste de la salvaguarda marítima de Cartagena de Indias con el de otros sistemas defensivos de la América española

Hasta el momento se ha evaluado de dónde provenían los fondos económicos para pagar los guardacostas, cuáles fueron las cantidades asignadas, y cómo y en qué se invirtió ese presupuesto. Las cifras por si mismas han servido para realizar un valioso análisis. No obstante, aunque la labor emprendida no es fácil, debido a las limitaciones impuestas por las diversas fuentes consultadas, se considera que es conveniente comparar el gasto del sistema de resguardo naval efectuado desde Cartagena de Indias, con el costo de otros servicios militares afines y paralelos, tanto anteriores como contemporáneos al objeto de estudio, con el fin de ponderar la eficacia del Apostadero neogranadino.

Este breve apartado comparativo puede iniciarse con el costo que para la Real Hacienda tuvo la Armada de Barlovento,⁹¹³ la cual fue creada para proteger los territorios ultramarinos de España en América de los enemigos europeos, concretamente el área del Golfo de México y el Mar Caribe.⁹¹⁴ A partir del siglo XVI surgió la necesidad de crear y mantener

⁹¹³ El libro que mejor trata el tema es el de Bibiano Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1981.

⁹¹⁴ "... su cometido era específicamente la defensa de las costas mexicanas y las aguas de las Antillas contra las incursiones y ataques piráticos además de los posibles asaltos por parte de escuadras oficiales de naciones enemigas. Su base era el puerto de Veracruz, aunque pasó estancias también en la Habana y en Puerto Rico. En el curso de su historia accidentada, cada vez más se destinaba esta escuadra a la escolta de la Flota más que a la defensa de la costa antillana-mexicana, escoltándola desde Veracruz hasta La Habana, luego hasta la Canal de Bahamas." Mervyn Francis Long, *Las flotas de La Nueva España (1630-1710) Despacho, Azogue, comercio*, Sevilla, Muñoz Moya Editor, 1998, p. 35.

rutas y escalas marítimas, las cuales debían resguardarse de sus adversarios, principalmente de los ingleses, franceses y holandeses. Además de la función militar de conservar libre de enemigos las aguas americanas, también la flota fue empleada para escoltar convoyes de buques mercantes o transportes que conducían dinero o metales preciosos desde América hacia España, funciones cumplidas hasta su extinción en 1749.

El coste anual de la Armada de Barlovento se caracterizó por ser siempre disímil. Las principales cajas recaudadoras de impuestos que financiaron los barcos fueron las de: México, Caracas, Cartagena de Indias, La Habana, Santa Fe, Santo Domingo, Santa Marta, Puerto Rico, Guatemala y Veracruz. Pese a los esfuerzos conjuntos realizados la escuadra resultó ineficiente para cumplir con sus fines, el retraso en sus acciones se dio la mano con la tardanza de sus consignaciones necesarias para estar a punto.

Se ha llegado a afirmar que el presupuesto de la Armada de Barlovento se calculaba en unos 120.000 ducados anuales. Cantidad muy parecida al coste que hasta entonces habían demandado la existencia de las galeras empleadas como guardacostas.⁹¹⁵ En otras ocasiones se computó el gasto en 200.000 ducados anuales para pagar el gasto de los navíos y su personal de mar y guerra.⁹¹⁶ Y finalmente cuando se acercaba su final, en la primera década del siglo XVIII, se gastaron 1.818.240 pesos en pagar los sueldos, carenas, jarcia, pólvora, cuerdas, entre otros productos.⁹¹⁷

A partir de la importante cantidad se puede calcular el promedio anual equivalente a 181.824 pesos. Si lo comparamos también con la media del presupuesto de los guardacostas de Cartagena de Indias (1788-1808), que fue de 211.771 pesos, se sabe que resultó ser 29.947 pesos más barata, es decir un 14,14% menos.

⁹¹⁵ Bibiano Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento*,... p. 4.

⁹¹⁶ *Ibidem*, p. 12.

⁹¹⁷ *Ibidem*, p. 245.

La Armada de Barlovento, en su última década de funcionamiento demandó menos cantidades de dinero. En consecuencia, las reales cajas que contribuían con su mantenimiento vieron disminuir sus gastos, pero también su seguridad y defensa naval. Además, la escuadra no podía ofrecerle a cada Virreinato o Capitanía General un patrullaje “permanente” de sus costas para combatir constantemente el contrabando o piratería, en cada una de las regiones financieras. En definitiva, la eficiencia del resguardo marítimo no era tan buena y constante como la ofrecida por los guardacostas.

Por otro lado, la Armada del Mar del Sur inició sus actividades desde 1578, como una respuesta al ataque del corsario Francis Drake,⁹¹⁸ y prolongó sus servicios hasta el año 1717. Posteriormente se dedicó a defender las costas peruanas del inmenso Océano Pacífico y garantizar la seguridad necesaria para que la plata y oro extraído del Virreinato llegasen a salvo a Panamá, y luego continuaran su viaje hasta España. Inicialmente se pensó que debía estar conformada por dos galeras, a las cuales luego se les sumaron dos pataches o fragatas ligeras. Todas estas embarcaciones resultaron inadecuadas por poseer prestaciones adecuadas al Mediterráneo y no al Pacífico. A partir de 1591 se ordenó la construcción de una Armadilla de seis galeones y dos o tres fragatas, dándole una capacidad de acción mayor, tanto por el número de embarcaciones como por las características.⁹¹⁹

El presupuesto para el mantenimiento de la Armada del Mar del Sur fue proporcionado por la real caja de Lima, concretamente de la partida de “*datas de guerra*”. La media del gasto de los barcos era de 100.000 pesos anuales en su primera época del siglo XVI. Y de 400.000 pesos en el siglo XVII, aunque se debe tomar en cuenta que diversas fuentes ofrecen cifras

⁹¹⁸ Entre los autores que han escrito recientemente sobre el personaje se encuentran: Gabriel G. Enríquez, *Sir Francis Drake: villano en España, héroe en Inglaterra*, La Coruña, Librería Arenas, 2011; Harry Kelsey, *Sir Francis Drake: el pirata de la reina*, Barcelona, Ariel, 2002 y Mariano González-Arnao Conde-Luque, *Derrota y muerte de sir Francis Drake: A Coruña 1589-Portobelo 1596*, Galicia, Junta de Galicia, 1995.

⁹¹⁹ Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987, pp. 1-3.

distintas.⁹²⁰ Finalmente, durante los primeros cuarenta años del siglo XVIII, como se ve en la siguiente tabla, el gasto había disminuido significativamente rondando la cantidad de 154.388 pesos de promedio.

AÑOS	GASTOS DE ARMADA DEL MAR DEL SUR ⁹²¹
1700	294.045
1705	295.239
1710	87.491
1715	14.495
1720	12.289
1725	168.041
1730	189.270
1735	107.872
1740	220.751
Total:	1.389.494

Sí cotejamos el promedio del costo de la Armada del Mar del Sur que fue de 154.388 pesos con el de la Armada de Barlovento equivalente a 181.824 pesos se puede afirmar que fue 27.436 pesos más barata, es decir un 15,1%. Por último, si la comparamos con los guardacostas de Cartagena de Indias, con un promedio de gasto anual de 211.771 pesos, resultó ser 57.383 pesos o un 27,1% más económica.

La Armada del Mar del Sur, al igual que la de Barlovento, tenían como misión mantener una ruta de comunicación adecuada y segura, en el primer caso con Panamá, donde se volvían a embarcar las riquezas para trasladarlas a España. Y en el segundo, para que desde las diferentes regiones del Caribe, igualmente se llevaran a la metrópoli europea, tanto las del Perú como las del resto de espacios geográficos. Ambas tareas coincidían en su objetivo primordial, pero diferían mucho de las diversas funciones cumplidas por los guardacostas, las cuales además de ser más complejas, también eran más frecuentes y sistemáticas.

Otro ejemplo de costo de resguardo navales que resultó ser importante para compararlo, con el del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, por su cercanía geográfica, era el de la Capitanía General de

⁹²⁰ *Ibidem*, pp. 141-152.

⁹²¹ Cuadro elaborado a partir de la información extraída del cuadro 12 referente a “La Armada y los gastos militares del Perú”: *Ibidem*, pp. 145.

Venezuela. La defensa naval venezolana estuvo desde 1728 hasta 1781 bajo la responsabilidad de la Real Compañía Guipuzcoana, la cual destinaba para el servicio del corso dos terceras partes del valor de las presas realizadas. Posteriormente, pasó a manos de los corsarios particulares hasta el año 1804, cuando se encargaron los oficiales de la Real Armada Española del sistema de guardacostas.⁹²²

Los corsarios que empezaron a operar en las costas de la Capitanía General de Venezuela, a partir de 1781 obtuvieron su financiamiento a través de un impuesto impopular del 5% cobrado a todos los frutos importados y exportados en el país. Los problemas geopolíticos que les tocó afrontar a las autoridades venezolanas fueron diferentes a los del Virreinato neogranadino. La cercanía de las colonias holandesas de Curazao, Aruba y Bonaire, primeramente (1634), y la invasión de la isla de Trinidad⁹²³ por parte de los británicos, en segundo lugar (1797), contribuyeron decididamente en la configuración del tipo de defensa de la fachada Sur-Este del Caribe.

⁹²² Para ampliar los conocimientos sobre este tema se puede consultar: Eulides Ortega Rincones, *Historia del resguardo marítimo de Venezuela, 1781-1804*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 2003; Francisco Alejandro Vargas y José María García, *Historia Naval de Venezuela*, Caracas, Comandancia General de la Armada, 1994, IV t; Santiago Gerardo Suárez, *Marina, milicias y ejército en la colonia*, Caracas, Caja de Trabajo Penitenciario, 1971; Gerardo Vivas Pineda, *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Caracas, Fundación Polar, 1998 y Odahilda Eunice Jimeno Malavé, *Aproximación a las fuentes para el estudio del resguardo marítimo de las costas e islas de la Provincia de Venezuela durante la segunda mitad del siglo XVIII, y otros temas paralelos (Compilación documental)*, Caracas, Tesis de grado para optar al título de Licenciada en Historia en la Escuela de Historia de la Universidad Central de Venezuela, 1997.

⁹²³ Archivo General de la Nación-Caracas (en adelante AGN), “Ocupación de la isla de Trinidad 1797”, Informe de Joseph María Chacón para el capitán general don Pedro Carbonell relativo a la invasión de fuerzas inglesas. Isla de Trinidad, 27 de febrero de 1797. “El 16 de este mes a las 3 de la tarde se presentó en este golfo una escuadra inglesa del mando del almirante Harvey, con un convoy de tropas de desembarco a las ordenes del señor Raphael Averermby general en jefe y todo el tren que pudiera ser necesario para conquistar un país bien fortificado y guarnecido. Cincuenta y nueve buques (entre ellos nueve navíos de línea, tres fragatas de 40 cañones, tres corvetas de 20, tres bergantines de 18 y una bombardas) conduciendo seis regimientos ingleses de infantería, dos alemanes, un cuerpo de cazadores de gente de color, y un batallón de artilleros con gran número de peones para los trabajos...”

Con la conquista de Trinidad⁹²⁴ los ingleses obtuvieron una estratégica base militar, ubicada muy cerca de Tierra Firme y que además les permitió ganar el barlovento a sus rivales españoles.⁹²⁵ Asimismo, la isla se prestó para convertirse en un importante centro de conspiraciones donde se apoyaron diversas sublevaciones de las provincias latinas.⁹²⁶ Es de destacar que aquel territorio no contó con un sistema de guardacostas comandados por militares, como el de Cartagena de Indias, o el de Puerto Cabello dirigido por corsarios particulares. Los cuatro navíos de línea de la Real Armada apostados allí resultaron ser poco útiles en la defensa, incluso los mandos militares hispanos se vieron obligados a quemarlos para evitar su captura por las fuerzas británicas.⁹²⁷

Es de matizar que doscientos milicianos armados para salvaguardar Trinidad, cuando vieron las embarcaciones enemigas, desertaron escapando al monte. Este mal ejemplo lo imitaron inmediatamente el resto de compañías de milicias, dejando la defensa solamente en manos de un reducido grupo de soldados veteranos.⁹²⁸ Esta experiencia demuestra el riesgo que existe cuando se confía el importante trabajo de proteger las

⁹²⁴ “El día 15 de mayo de 1798 se formó un Consejo de Guerra celebrado en Cádiz, presidido por el conde de Cumbre Hermosa, teniente general de los Reales Ejércitos y, como fiscal, el brigadier de la Armada don José Serrano Valdenebro, para juzgar la conducta del gobernador de la isla don José María Chacón y Sánchez y del jefe de escuadra don Sebastián Ruiz de Apodaca, resultando absueltos, pero perdiendo sus respectivos empleos; el primero fue «desterrado», terminando sus días en Portugal.” José Fernández Gaytán, “Historia de la mar. La ocupación británica de la isla de Trinidad de Barlovento” en *Revista General de Marina*, Madrid, Ministerio de Defensa, enero-junio 1997, t. 232, p. 677.

⁹²⁵ *Ibidem*. El gobernador de la isla, Joseph María Chacón afirmó que “Trescientos hombres de infantería del batallón provisional, era toda la fuerza con que me hallaba en este puerto, y de ellos estaban de servicio ciento cincuenta y siete, sin incluir los de patrulla y rondas; y en la isla de Gaspar grande que forma el puerto de Chaguaramas tres leguas de distancia directa de este pueblo, solo había ciento y treinta y dos hombres con tres oficiales del citado batallón.”

⁹²⁶ Angel Francisco Manzanilla Celis, *La sublevación de Francisco Javier Pirela. Maracaibo, 1799-1800 (Una nueva perspectiva histórica e historiográfica)*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 2011, pp. 142-143. “... los ministros británicos en el Caribe trataron de hacer daño a las provincias de tierra firme facilitando los medios necesarios a los enemigos internos del rey de España para que fomentaran y dieran inicio a sublevaciones populares. La Capitanía General de Venezuela se vio directamente afectada por la estrategia puesta en marcha por el gobernador de la isla de Trinidad, coronel Tomás Picton.”

⁹²⁷ Sociedad Literaria, *Historia de España, desde los tiempos más remotos hasta el año 1840 inclusive. Seguida de una estadística moderna de la península e islas adyacentes*, Barcelona, Imprenta del Imparcial, 1845, p. 248.

⁹²⁸ AGN, “Ocupación de la isla de Trinidad 1797”, Informe de Joseph María Chacón...

costas y territorios, a mercenarios o personal no cualificado para la guerra, en vez de militares profesionales dependientes del Estado.

El promedio del presupuesto gastado en el resguardo marítimo de la Capitanía General de Venezuela, realizado por los corsarios particulares, era de 110.561 pesos, el cual al compararlo con el de sus homólogos del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, que ascendió a 155.384 pesos, resultó ser un 28,85% (44.823 pesos) más barato. En seguida se detalla en la tabla las cantidades que se invirtieron anualmente.

AÑO	INGRESOS POR IMPUESTO DEL CORSO ⁹²⁹
1784	101.492 pesos 2 reales
1785	77.547 pesos
1786	101.940 pesos 6 reales
1787	77.508 pesos 7 reales
1788	104.969 pesos 1 real
1789	92.016 pesos ½ real
1790	91.166 pesos
1791	102.156 pesos 7 ½ reales
1792	142.462 pesos 7 reales
1793	141.971 pesos
1794	182.944 pesos
TOTAL:	1.216.174 pesos 7 reales

Por medio de la comparación del promedio del presupuesto anual de los guardacostas de Venezuela, bajo el gobierno de los oficiales de la Real Armada, que era de 130.729 pesos, con respecto a los de Nueva Granada, también bajo el mando de profesionales de la misma institución castrense, cuya cantidad llegó a los 211.771 pesos, se puede afirmar que el gasto del Virreinato superó al de la Capitanía General en 81.042 pesos, equivalentes a un 38,27%. En la tabla presentada en seguida se detallan los totales de los presupuestos anuales demandados para financiar la seguridad y defensa naval venezolana dirigida por los marinos.

⁹²⁹ Tomado de: Jairo A. Bracho Palma, *La defensa marítima en la Capitanía General de Venezuela (1783-1813)*, Caracas, Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, 2005, pp. 225-226. El autor no aclara si este presupuesto engloba a todos los Apostaderos de Venezuela, o si solamente se refiere al de Puerto Cabello o La Guaira. Asimismo, señala que son cuantías recaudadas por el impuesto del corso que se emplearon como el presupuesto de los guardacostas.

AÑO	COSTO ⁹³⁰
1804	129.297 pesos
1805	140.182 pesos
1806	106.627 pesos
1807	140.070 pesos
1808	139.219 pesos
1809	128.976 pesos
TOTAL:	784.371 pesos

Los guardacostas no eran la única fuerza militar defensiva de Cartagena de Indias ni del Virreinato. La ciudad donde se hallaba la principal base naval de la escuadra también estaba protegida por tropas del Ejército, milicias y todo un complejo sistema de castillos y murallas ubicadas estratégicamente. Además del gasto que generaron todos los componentes señalados, también la caja real de la provincia tuvo que costear, como se demuestra en el siguiente cuadro, la “Expedición del Darién”, obras de artillería, Montepío militar, Estado Mayor, utensilios de luz y vestuario militar.

⁹³⁰ *Ibidem*, p. 406. En esta segunda ocasión, tampoco se encuentra claro a que Apostadero corresponde el presupuesto, aunque se infiere que es el de Puerto Cabello, por ser el principal al cual llegaron los oficiales de la Real Armada.

GASTO MILITAR DE CARTAGENA DE INDIAS ENTRE 1788 Y 1808⁹³¹

Años	Tropa veterana	Gasto naval	Fortificaciones	Expedición del Darién	Milicias	Obras de artillería	Montepío militar	Estado Mayor	Utensilios de luz	Vestuario militar
1788	308.136	149.509	19.248	224.137	44.308	3.596	3.339	18.044	-	-
1789	237.768	164.840	24.825	285.120	54.265	2.357	3.864	18.867	-	-
1790	256.387	327.103	70.460	36.781	17.979	4.203	-	18.580	-	-
1791	206.165	159.448	32.196	34.570	17.298	1.385	4.523	21.151	-	-
1792	233.794	132.907	49.811	14.307	16.102	*	3.825	23.875	-	-
1793	256.638	153.981	80.057	9.536	15.037	15.122	3.448	23.593	-	-
1794	247.588	143.460	71.897	15.306	25.778	7.780	4.547	24.094	-	-
1795	225.519	182.152	72.233	761	64.014	6.932	20.079	24.700	-	1.506
1796	208.037	173.346	45.460	-	-	4.686	5.766	-	1.458	32
1797	344.249	272.185	102.679	-	-	63.886	8.586	-	2.416	1.414
1798	434.526	201.910	57.879	-	-	10.747	40.923	-	3.240	1.469
1799	491.602	226.375	60.085	-	-	11.295	6.332	-	910	-
1800	528.756	305.176	64.736	-	-	10.388	5.201	-	569	-
1801	519.906	295.070	78.386	-	-	9.766	5.801	-	3.876	-
1802	383.496	389.581	56.283	-	-	6.620	22.005	-	2.668	1.408
1803	310.197	307.886	50.300	-	-	5.199	5.361	-	2.288	1.476
1804	330.564	361.542	45.032	-	-	5.149	24.824	-	1.494	1.301
1805	358.061	338.844	43.189	-	-	5.224	642	-	2.331	-
1806	466.276	285.259	74.194	-	-	39.284	4.929	-	2.953	2.799
1807	488.228	236.940	65.914	-	-	6.357	4.382	-	3.168	-
1808	454.360	350.276	46.485	-	-	5.246	11.312	-	6.292	-
Total	7.290.253	5.157.790	1.211.349	620.518	254.781	225.222	189.689	172.904	33.663	11.405

⁹³¹ AGI, Cuba, 727 y 733^a; Santa Fe, 1015, 1096, 1103, 1104, 1107, 1109 y 1111.

Durante el período estudiado (1788-1808) los “*cargos*” o ingresos de la real caja de la provincia de Cartagena de Indias sumaron un total de 51.857.800 pesos. Para cubrir los diversos gastos de toda la administración provincial se necesitaron 36.690.226 pesos, equivalentes al 70,75%. El dinero sobrante, cuando lo hubo, se destinó a ayudar a otras cajas o para directamente ser remitido a España. El otro 29,25% restante, que llegó a la cifra de 15.167.574 pesos, se utilizó en pagar la mayor parte de los costos de seguridad y defensa.⁹³² El primer sector militar que requirió más cantidad de capital fue el del Ejército o tropas veteranas, llegando a consumir 7.290.253 pesos, representando el 14,06% del total.

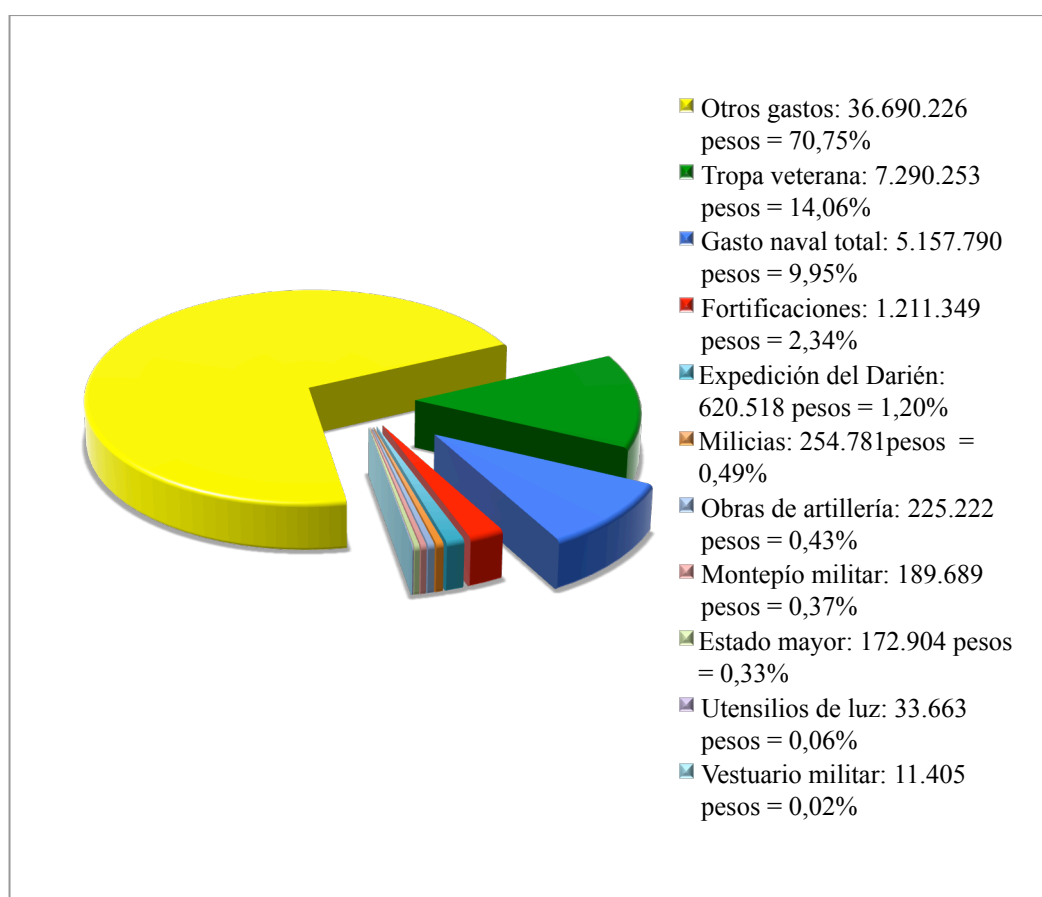
En segundo lugar se encontró el gasto naval, donde además de cubrirse el presupuesto requerido por los guardacostas de 4.447.199 de pesos, equivalente al 8,58% del presupuesto general de los veintiún años estudiados, también se incluye el dinero suministrado a los buques sueltos y las gratificaciones de mesa y raciones de Armada, que llegó a la cantidad de 5.157.790 de pesos representando un 9,95%.

El tercer sector castrense que requirió una regular y modesta cantidad de dinero para su mantenimiento, si se compara con las dos anteriores, fueron las fortificaciones de la plaza. En ellas se gastaron durante los veintiún años 1.211.349 pesos equivalentes al 2,34% del total del presupuesto de seguridad y defensa. En cuarto lugar se halló la irregular partida empleada para la “*Expedición del Darién*”. Sumó la cuantía de 620.518 pesos, desde 1788 hasta 1795, que representaron el 1,20%.

⁹³² Los datos económicos extraídos de las fuentes primarias permiten desmitificar creencias infundadas. Por ejemplo, las siguientes afirmaciones pierden toda legitimidad cuando se comparan con los gráficos y tablas de valores que se han venido analizando anteriormente: “¿A qué se debe que Cartagena necesite tanto dinero que no produce? A la función que se le asigna de plaza fuerte del reino y al impacto del contrabando. Los dineros se van casi todos en los trabajos de fortificación, en pagar el ejército fijo en la plaza y la tropa naval destinada a combatir el tráfico ilegal. El gasto civil es muy pequeño. Casi nada. En el siglo XVIII de las rentas de la ciudad de Cartagena no sale un solo peso para gastos de la provincia ni para nada que tenga que ver con obras públicas, educación o cosas por el estilo dentro del recinto amurallado. El gasto civil está destinado casi exclusivamente a sostener la burocracia, a casi nada más.” Alfonso Muñera, “Ilegalidad y frontera. 1700-1800” en *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Bogotá, Ediciones Uninorte-Ecoe Ediciones, 1994, p. 141.

Desde el quinto puesto hasta el décimo, en orden descendente, se encontraban las partidas destinadas a: Milicias con un importe de 254.781 pesos = 0,49%. Las obras de artillería con 225.222 pesos = 0,43%. El Montepío militar con 189.689 pesos = 0,37%. El Estado mayor con 172.904 pesos = 0,33%. Los utensilios de luz con 33.663 pesos = 0,06%. Y por último, el gasto referente al vestuario militar que resultó ser de 11.405 pesos = 0,02%. En el gráfico circular que se presenta en seguida, se pueden apreciar de forma más clara, las anteriores partidas y cuantías señaladas.

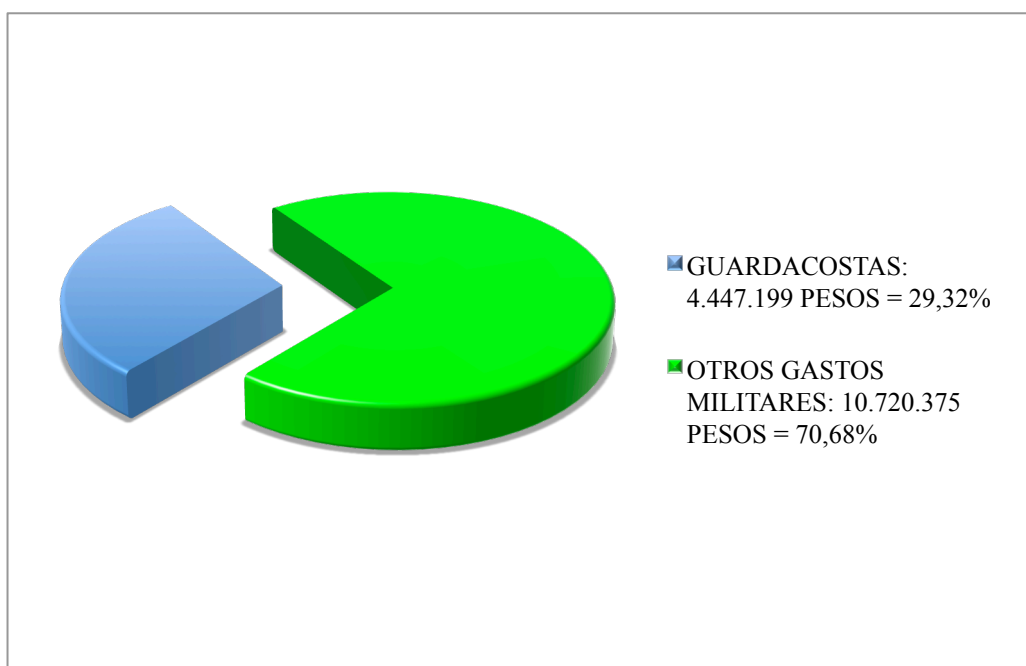
PRESUPUESTO DE LA REAL CAJA DE CARTAGENA DE INDIAS (51.857.800 PESOS) ENTRE 1788 Y 1808 Y EL GASTO MILITAR⁹³³



⁹³³ *Ibidem.*

Si se compara la cuantía empleada en la financiación de los guardacostas de Cartagena de Indias con la del total de los recursos empleados para la seguridad y defensa, se puede ver como el sector naval representó un 29,32% del total de los 15.167.574 pesos destinados al gasto militar. En el siguiente gráfico circular se pueden visualizar las afirmaciones realizadas, donde además se aprecia con claridad que la inversión en el componente naval estuvo muy por debajo de las infraestructuras y fuerzas apostadas en tierra.

**COMPARACIÓN DEL PRESUPUESTO DE LOS
GUARDACOSTAS DE CARTAGENA DE INDIAS CON
OTROS GASTOS MILITARES ENTRE 1788 Y 1808⁹³⁴**



Con todos los abundantes y diversos datos históricos analizados se puede deducir que la financiación del Apostadero de Cartagena de Indias, pese a que atravesó por diferentes problemas económicos entre 1788 y 1808, fueron superados con muchos esfuerzos a un ritmo relativamente lento, manteniendo el servicio de los guardacostas operativo durante todo el período. Es decir, su estructura organizativa se adaptó a las

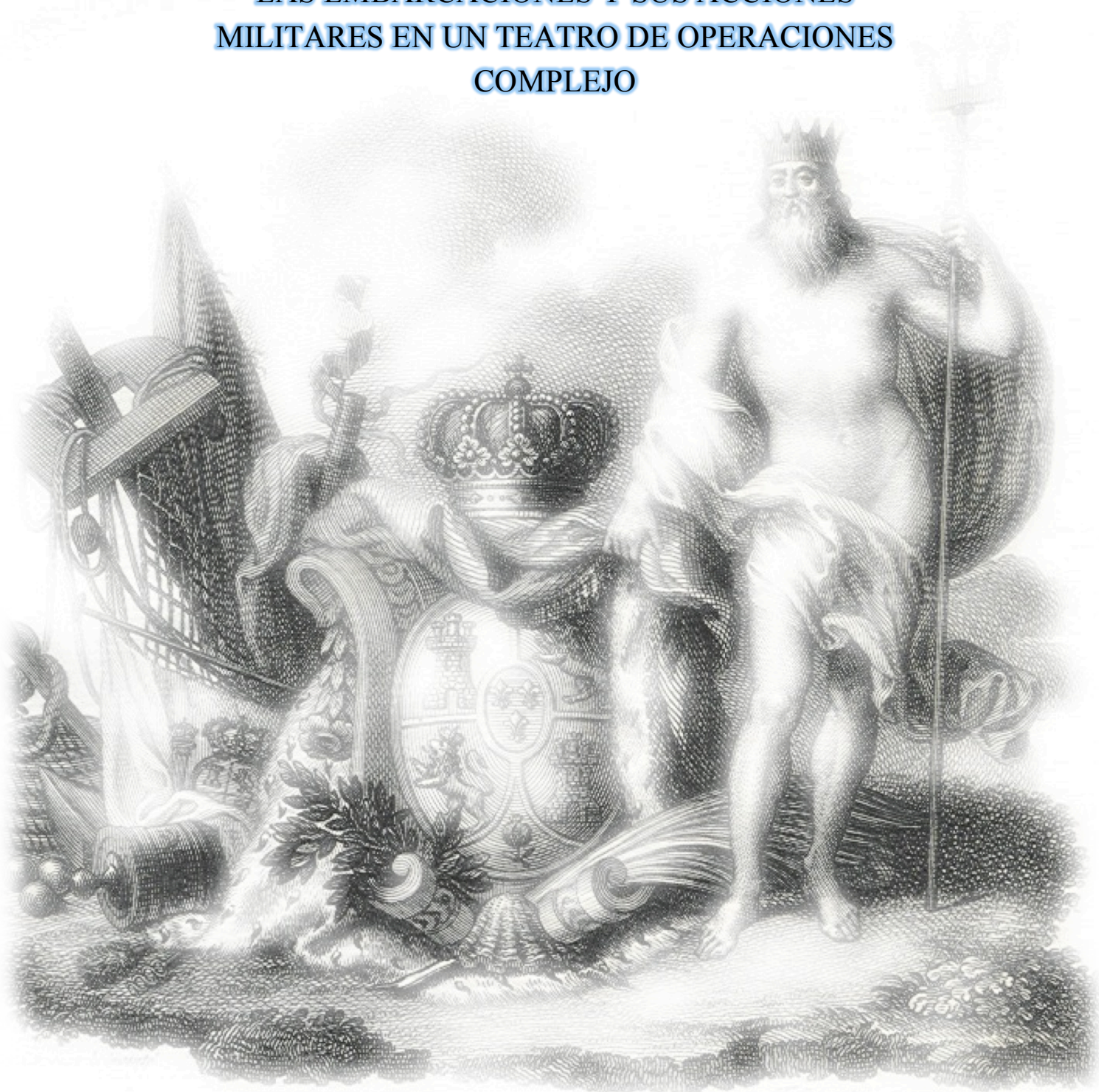
⁹³⁴ AGI, Cuba, 727 y 733^a; Santa Fe, 1015, 1096, 1103, 1104, 1107, 1109 y 1111.

circunstancias imperantes y pese a las limitaciones de falta de dinero se trabajó constantemente para garantizar la seguridad y defensa de las costas neogranadinas.

Asimismo, la inversión realizada por el Estado español, a través de la caja real de Cartagena de Indias, además de servir para pagar los sueldos del personal militar y adquirir las embarcaciones y demás medios materiales necesarios para realizar los cruceros, también incidió positivamente en la economía local, debido a que en torno a la pequeña Marina se generaron una serie de oportunidades de negocios aprovechadas por los comerciantes locales, que generalmente proveyeron de alimentos y pertrechos navales a la corporación castrense. Igualmente, se generaron centenares de puestos de trabajo para la población local de forma directa e indirecta.

CAPÍTULO V

LAS EMBARCACIONES Y SUS ACCIONES MILITARES EN UN TEATRO DE OPERACIONES COMPLEJO



1. Las “fuerzas sutiles” de la Real Armada

Para tener una visión concreta de la importancia geoestratégica de los guardacostas de Cartagena de Indias, tanto para el Virreinato del Nuevo Reino de Granada como del Imperio Español en su conjunto, entre finales del siglo XVIII y principios del XIX, es necesario saber la cantidad y tipos de unidades empleadas en resguardar las costas peninsulares y ultramarinas. Dicho de otro modo, conocer los medios navales de cada uno de los Departamentos Marítimos de Cartagena, Cádiz y Ferrol, más los principales Apostaderos americanos de La Habana, San Blas, Puerto Cabello, Lima, Veracruz y Montevideo, para así poder ponderar su importancia.

En última instancia, se pretende demostrar que las diversas escuadras de guardacostas americanos, aunque eran numéricamente inferiores a las peninsulares, en la mayoría de los casos sus cualidades permitieron garantizar la seguridad y defensa naval de las inmensas costas que superaban en tamaño a las de España. Es decir, la falta de cantidad se complementó con el aumento de la calidad, materializada con el empleo de embarcaciones de mayor porte, artillería y una alta cuantía de comandantes con grados militares más altos a los empleados en España.

Para la Marina de Guerra española el siglo XVIII representó una época de florecimiento, donde la profesionalización de sus oficiales marcó un antes y un después.⁹³⁵ La corporación se vio favorecida por diversas circunstancias: los estudios sistemáticos y especializados en las

⁹³⁵ “El asombroso estado á que la Marina Real española había llegado á fines del siglo XVIII, parecía haberla llevado á su mayor apogeo, poniéndola en disposición de combatir con la potencia marítima más poderosa de Europa, y poder disputarla el señorío de los mares. Insignificantes, ó mejor diremos nulas, eran las fuerzas navales de la gran monarquía española al expirar en esta la ominosa dominación austriaca con la muerte del imbécil Carlos II; pero tal y tan activo fué el impulso dado á nuestra falleciente marina militar durante los siguientes reinados de Felipe V, Fernando VI y Cárlos III, particularmente bajo los memorables ministerios de los célebres Patiño y el marqués de la Ensenada don Zenón Somodevilla, con singularidad en el de este grande hombre, que los buques de guerra de nuestra Armada, ascendieron al asombroso número de 304, entre ellos, 76 navíos de línea. Jamás tuvo, ni ha vuelto á tener España, aun en medio de todo su poderío, antes ni después del siglo XVIII, tan formidable marina de guerra como al finalizar aquella centuria.” Emilio J. Orellana, *Historia de la Marina de Guerra española. Desde sus orígenes hasta nuestros días. Escrita para propagarla entre el pueblo, recordándole los grandes hechos de sus héroes y para difundir entre todas las clases el amor al país y la memoria de sus glorias*, Barcelona, Salvador Manero Bayarri-Editor, s/f, t. II, p. 802.

Compañías de Caballeros Guardiamarinas, la innovación de los diseños y técnicas de construcción naval, los avances en los conocimientos científicos relacionados con la astronomía y la geografía, la creación y evolución de los cuerpos de leyes especializados para la organización y operatividad de la institución, entre algunos otros factores.

No obstante, pese a los evidentes avances de la Real Armada en la decimoctava centuria,⁹³⁶ los inicios del siguiente siglo no fueron buenos para la institución castrense.⁹³⁷ Su principal enemigo, la Royal Navy, la había superado tanto en números de barcos como en eficiencia en el cumplimiento de sus misiones.⁹³⁸ A juicio del experto marino vasco don Joseph de Mazarredo, la Armada inglesa era superior a todas las marinas europeas, y tenía capacidad para atacar en cualquier parte del mundo. Pese a la alianza naval entre Francia y España, las fuerzas combinadas representaban poco menos de un tercio de la Británica, en cuya inferioridad no podían intentar operaciones que no contaran con el factor sorpresa, para evitar enfrentarse contra la superior respuesta militar anglosajona.⁹³⁹

Retomando el tema del escenario geopolítico del Virreinato de Nueva Granada entre 1804 y 1806 es ineludible hacer mención a diversos acontecimientos trascendentales ocurridos tanto en América como en Europa, que de una forma u otra incidieron en la configuración de la

⁹³⁶ “El siglo XVIII fue una época brillante para la Marina de guerra española. En él, nuestro país volvió a poseer una flota capaz de enfrentarse con éxito a las primeras potencias del momento. Sin embargo, los comienzos de este renacimiento fueron muy duros.” Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, “La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718)” en *Revista General de Marina*, Madrid, Cuartel General de la Armada, julio-diciembre 1980, p. 137.

⁹³⁷ El Imperio Español, iniciado el siglo XIX comenzó “... a declinar su poder naval, de tal manera, y hasta un grado, digámoslo así, tan vergonzoso, que en el año 1830 se ha visto reducido el formidable número de las citadas 304 naves de guerra, que eran el orgullo nacional, al insignificante, al muy humilde estado de 24 buques á saber: tres navíos, cuatro fragatas, dos de ellas desarmadas, dos corbetas, diez bergantines y cinco goletas. Triste y lamentable resultado de mal entendidas é impolíticas alianzas con la Francia...” José March y Labores, *Historia de la Marina Real Española...* pp. 788-789.

⁹³⁸ Véase: Gregory Fremont-Barnes, *The Royal Navy 1793-1815*, Midland House, Osprey Publishing, 2007 y Margarette Lincoln, *Representing the Royal Navy: British sea power, 1750-1815*, Aldershot, Ashgate National Maritime Museum, 2002.

⁹³⁹ José María Carlan, *Navíos en secuestro. La escuadra española del océano en Brest. (1799-1802)*, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1951, pp. 81-82.

realidad de aquel entonces. En el primer caso destaca la Revolución Haitiana.⁹⁴⁰ Napoleón, cuyo poder en el viejo continente era cada vez mayor, desde 1801 tuvo claras intenciones de recuperar el control de la isla, debido a la importancia de la industria azucarera existente en ella, que prometía cuantiosas ganancias económicas.⁹⁴¹

La isla antillana, además de ser una “gran empresa” muy rentable, también servía como una estratégica base militar en el Caribe, que ofrecía amplias posibilidades de ser empleada como trampolín para futuras excursiones militares francesas en la zona. No obstante, los planes del mandatario galo fueron frustrados por los dirigentes revolucionarios. Jean-Jacques Dessalines,⁹⁴² ex-esclavo y líder negro, el 1 de enero de 1804, proclamó la independencia de Santo Domingo con el nombre de Haití y se convirtió en su primer gobernante soberano. Su gestión duró hasta 1806, cuando fue traicionado y asesinado por sus colaboradores.

En el segundo caso, es decir en el teatro de operaciones europeo, durante el año 1804, Gran Bretaña y Rusia crearon una coalición a la que se incorporaron Austria, Suecia y Nápoles, para luchar contra Francia y España.⁹⁴³ Empero, el ejército del emperador Napoleón derrotó a los rusos y austriacos en una campaña culminada el 2 de diciembre de 1805,

⁹⁴⁰ En relación al tema se puede ver: Dolores Hernández Guerrero, *La revolución haitiana y el fin de un sueño colonial (1791-1803)*, México DF., Universidad Autónoma de México, 1997; Fulgencio Vidal y Saura, *Haití: Primer Estado negro*, Madrid, Ediciones Castilla, 1953; Jorge Victoria Ojeda, *Tendencias monárquicas en la revolución haitiana. El negro Francisco Petecou bajo las banderas francesa y española*, México DF., Siglo XXI editores, 2005; Manuel Chust (Editor), *Revoluciones y revolucionarios en el mundo hispano*, Castellón, Publicaciones de la Universidad Jaume I, 2000 y María Luisa García Moreno y María Cristina Eduardo, *La revolución de Haití en su bicentenario*, La Habana, Sociedad Cultural José Martí, 2004.

⁹⁴¹ “Antes de la derrota del ejército francés, en 1793, Haití era la más productiva y rica colonia, a nivel mundial, producía más azúcar que todas las colonias británicas juntas; se había convertido en una mina de oro para el tesoro francés: el intercambio comercial entre Francia y Haití era seis veces superior al del comercio entre Cuba y España.” Héctor E. Cuevas P., *El azúcar se ahogó en la melaza: Quinientos años de azúcar*, Santo Domingo, Instituto Tecnológico de Santo Domingo, 1999, p. 25.

⁹⁴² Para profundizar en el personaje histórico se recomienda consultar: Berthony DuPont, *Jean-Jacques Dessalines: itinéraire d'un révolutionnaire*, Paris, L'Harmattan, 2006.

⁹⁴³ Un libro en que se estudia el tema es: Charles Esdaile, *Las guerras de Napoleón. Una historia internacional, 1803-1815*, Barcelona, Editorial Crítica, 2007.

llamada batalla de Austerlitz.⁹⁴⁴ Pero el soberano galo no pudo vencer a Gran Bretaña, que seguía controlando los mares y reafirmó su supremacía de forma tajante cuando las fuerzas dirigidas por el almirante Horacio Nelson vencieron a la escuadra franco-española el 21 de octubre de 1805 en el combate naval de Trafalgar, cuya alianza perseguía el objetivo de invadir Inglaterra. Este hecho significó para España el comienzo del declive de su influencia en la política europea,⁹⁴⁵ además de ver vulnerada su posibilidad de dominar los mares y más concretamente su capacidad de mantener las vitales rutas transoceánicas entre España y América libres de buques británicos, con cuyo reino se mantuvo en una guerra de desgaste hasta el año 1808, en la cual los guardacostas jugaron un papel relevante en la defensa de las costas hispanas.⁹⁴⁶

Las cantidades y tipos de barcos guardacostas de todo el Imperio Español durante el período estudiado fue fluctuante, es decir, no se mantuvo un criterio estático en las flotas de buques. En ello influyeron el agotamiento de la vida útil de las naves, apresamientos, perdidas por actos de guerra o accidentes. Asimismo, la realidad económica, militar y política de España incidió directamente sobre la construcción naval, organización y acciones a emprender por la institución castrense. Empero, se intentó mantener las cantidades de unidades consideradas necesarias, con apego al empleo de una tipología diversa de buques que se hallaban en consonancia con una especie de trinomio regido por las características geográficas de

⁹⁴⁴ Véase: Jacques Garnier, *Austerlitz: 2 décembre 1805*, Paris, Fayard, 2005; Pierre Miquel, *Austerlitz. La batalla de los tres emperadores*, Madrid, Editorial Ariel, 2008; y Robert Goetz, *1805: Austerlitz. Napoleon and the destruction of the Trird Coalition*, London, Greenhill Books, 2005.

⁹⁴⁵ Un análisis amplio referente a la política europea de principios del siglo XIX se puede ver en: Michael Broers, *El imperio napoleónico y la nueva cultura política europea*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2011.

⁹⁴⁶ Según el autor decimonónico Arnoul, “En dos palabras, el sistema marítimo y político de España, por su naturaleza es defensivo contra las miras hostiles de los ingleses; pasivo en sus relaciones comerciales con los demas europeos; activo en el enlace con sus colonias; en fin, ausiliar en una comunidad de esfuerzos con la Francia, para oponerse á las usurpaciones del enemigo comun.” Ambroise Marie Arnoul, *Sistema marítimo y político de los européos en el siglo diez y ocho, fundado en sus tratados de paz, comercio y navegación*, Madrid, Imprenta de D. Miguel de Burgos, 1817, p. 23.

las costas, recursos con que se contaban y distintas necesidades o misiones planteadas por la situación del momento.

Aunque conocer con exactitud el número total de guardacostas del conjunto del Imperio Español entre 1788 y 1808 es una tarea que excede los límites de este trabajo, sí se ha podido presentar una interesantísima información documental. Aunque parcial, puede servir a manera de “cata” para hacer una extrapolación del conocimiento, es decir, con los limitados datos proveniente de fuentes primarias se reconstruirá una parte de la realidad histórica, que al menos logre ofrecer unas nociones orientativas para el período desconocido. Además de la sumatoria de los testimonios numéricos hallados, se obtendrán promedios que aportan resultados susceptibles de ser tomados en cuenta para un análisis cuantitativo.

A continuación se presenta un cuadro con la cantidad de guardacostas, en orden descendente, existentes en los tres Departamentos Marítimos de España⁹⁴⁷ en dos momentos cercanos, desde el 24 de junio de 1804 hasta 28 de enero de 1805. Al igual que en los principales Apostaderos de América en cinco fechas diferentes, que abarcaban temporalmente desde el 24 de junio de 1804 hasta el 15 de julio de 1806. El primero de los períodos más el segundo del 28 de enero de 1805 engloba a todo el conjunto, con la excepción de Manila y el Apostadero de Lima en el tiempo inicial. Los tres siguientes comprenden solamente a los Apostaderos americanos. Y por último se presenta la media de la cantidad de barcos guardacostas de cada uno de los lugares señalados.

⁹⁴⁷ Es de destacar que además de los guardacostas, los tres Departamentos Marítimos también contaban con los grandes buques de guerra de la Real Armada. Por ejemplo, entre finales del siglo XVIII e inicios del XIX, Cádiz tenía 16 navíos, 24 fragatas y 7 corbetas. Ferrol 35 navíos, 15 fragatas y 1 corbeta y por último, Cartagena contaba con 25 navíos, 12 fragatas y 1 corbeta, entre muchos otros de menor porte hasta llegar a la cantidad de 304 que poseía en total España. José March y Labores, *Historia de la Marina Real Española...* p. 797.

**CANTIDAD DE GUARDACOSTAS
DEL IMPERIO ESPAÑOL ENTRE 1804 Y 1806⁹⁴⁸**

LUGARES	FECHAS Y CANTIDAD					MEDIA
	24/06/1804	28/01/1805	02/07/1805 ⁹⁴⁹	15/12/1805	15/07/1806	
Depto. Cartagena	27	34	-	-	-	31
Cartagena de Indias	7	10	9	10	10	9
Depto. Cádiz	7	8	-	-	-	8
La Habana	6	5	9	7	5	6
San Blas	7	7	7	4	4	6
Puerto Cabello	4	4	6	5	5	5
Lima	-	4	3	3	4	4
Veracruz	3	5	3	4	3	4
Dpto. Ferrol	3	3	-	-	-	3
Montevideo	2	3	2	2	-	2
Manila	-	-	-	-	-	-
TOTALES:	66	83	39	35	31	

En la anterior tabla de valores se puede observar que de la primera columna correspondiente al 24 de junio de 1804, de los sesenta y seis guardacostas treinta y siete pertenecían a España y veintinueve a América. De la segunda, referente al 28 de enero de 1805, de los ochenta y tres buques cuarenta y cinco estaban encargados del resguardo de la Península Ibérica y treinta y ocho de los Apostaderos ultramarinos.

Si con la información numérica de los cinco períodos diferentes se representa gráficamente el promedio de unidades navales destinadas a resguardar el Reino de España y sus territorios ultramarinos, se llega a la conclusión de que la Real Armada destinó la mayor cantidad de naves al resguardo de la primera región, concretamente cuarenta y dos barcos, y en el segundo caso empleó treinta y seis.

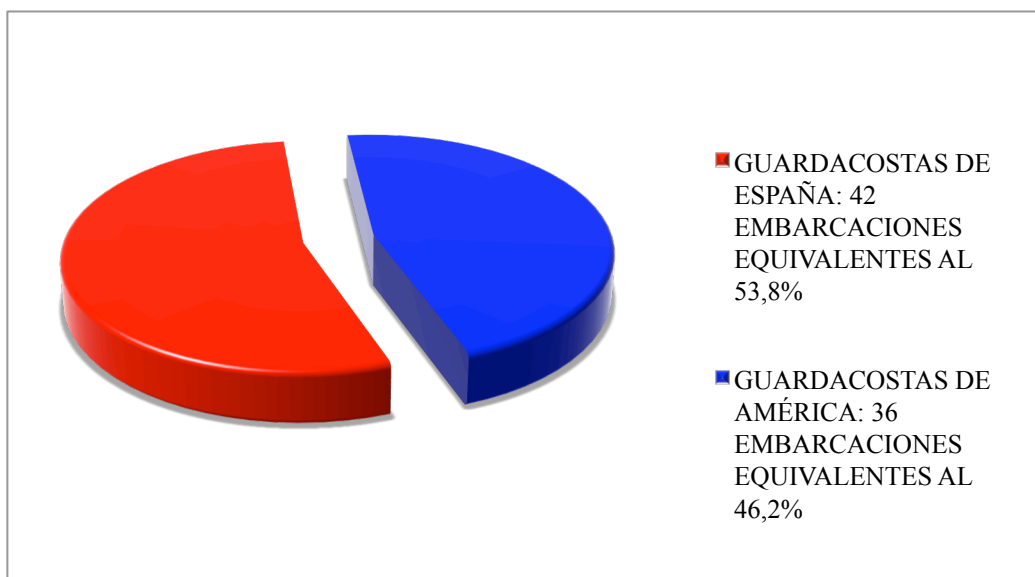
A priori, con los datos anteriormente señalados se deduce claramente que los altos dirigentes de la Marina de Guerra emplearon más recursos para proteger la cabecera del imperio que los territorios extra-peninsulares, los cuales en tamaño eran muy superiores. La decisión se tomó principalmente por dos importantes razones: ofrecer la mayor

⁹⁴⁸ AGM, Guardacostas, 1186.

⁹⁴⁹ A partir de esta fecha no se tiene información de la cantidad de guardacostas que existían en las costas del Reino de España.

seguridad posible a toda la cúpula del poder monárquico y por la cercanía geográfica de las potencias enemigas.

PROMEDIO DE GUARDACOSTAS ESPAÑOLES PENINSULARES Y AMERICANOS⁹⁵⁰



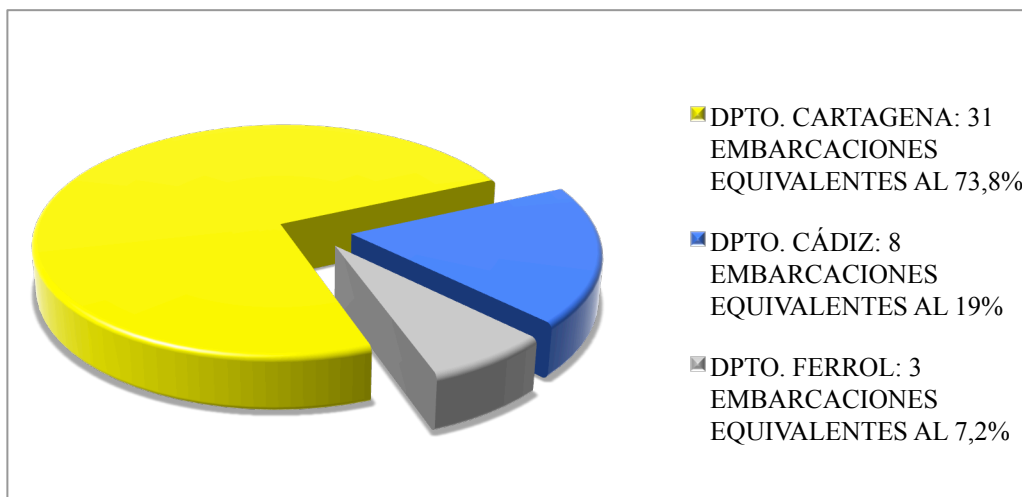
De los tres Departamentos Marítimos planeados por Patiño y aprobados por Felipe V en 1726:⁹⁵¹ Cartagena, Cádiz y Ferrol, el dotado con la escuadra más grande de “*fuerzas sutiles*” era el primero de ellos; con un total de treinta y un guardacostas, el segundo con ocho, y el tercero con tres. Las razones fundamentales para concentrar en el área la mayor cantidad de unidades se debió a la estratégica ubicación geográfica en que se halla. España tenía la necesidad de controlar, por su seguridad e intereses de Estado, toda su costa del Mar Mediterráneo, en donde había un considerable flujo de embarcaciones de diversas naciones europeas, del norte de África y euroasiáticas. Esto llevó a la monarquía a convertir, avanzado el siglo XVIII, a Cartagena en una ciudad, puerto y base militar

⁹⁵⁰ AGM, Guardacostas, 1186.

⁹⁵¹ Con respecto a la autoría y fecha de la creación del Departamento Marítimo de Cartagena no existe un criterio único entre los historiadores. Así lo demuestra: María del Carmen Melendreras Gimeno, *Fortificación de la base naval de Cartagena en el siglo XVIII: Proyectos, mapas y planos*, Murcia, Universidad de Murcia, 2009, pp. 17-20.

modelo para el mundo moderno.⁹⁵² Asimismo, no se debe perder de vista la cercanía de la presencia militar británica, que con la invasión del año 1704 había colonizado Gibraltar.

PROMEDIO DEL NÚMERO DE GUARDACOSTAS DE CADA UNO DE LOS DEPARTAMENTOS MARÍTIMOS DE ESPAÑA⁹⁵³



El Departamento Marítimo de Cartagena⁹⁵⁴ además de ser el que contaba con más guardacostas en España, no fue superado en número por ningún Apostadero americano. El segundo en importancia, por la cantidad de “*fuerzas sutiles*” era Cartagena de Indias, entre éste y el primero existió una diferencia considerable de veintidos embarcaciones. El interés de la Real Armada en dotar con la segunda escuadra de guardacostas más grande del imperio a las costas neogranadinas, al igual que en el primer caso, respondió a la ubicación geoestratégica del Apostadero y ciudad fortificada, a las importantes riquezas transportadas por la zona desde el

⁹⁵² “La monarquía borbónica eligió a Cartagena como base naval para la defensa de los intereses españoles en el Mediterráneo, los que durante el siglo XVIII fueron múltiples, dado el continuo estado de lucha contra la piratería berberisca, la situación de frontera marítima contra los norteafricanos y la necesidad constante de fortificación, avituallamiento y dotación de tropas a los presidios allí establecidos, las reiteradas guerras contra los ingleses o las periódicas expediciones que tenían a nuestra ciudad como base de partida o de apoyo, así las de las conquistas de reinos en Italia para los hijos de Isabel de Farnesio o las expediciones a Argel (1775-1783)” Federico Maestre-De San Juan Pelegrín, “La aristocracia de Cartagena en el siglo XVIII” en *Revista Mvrgotana*, Murcia, 2001, n° 125, pp. 114-115.

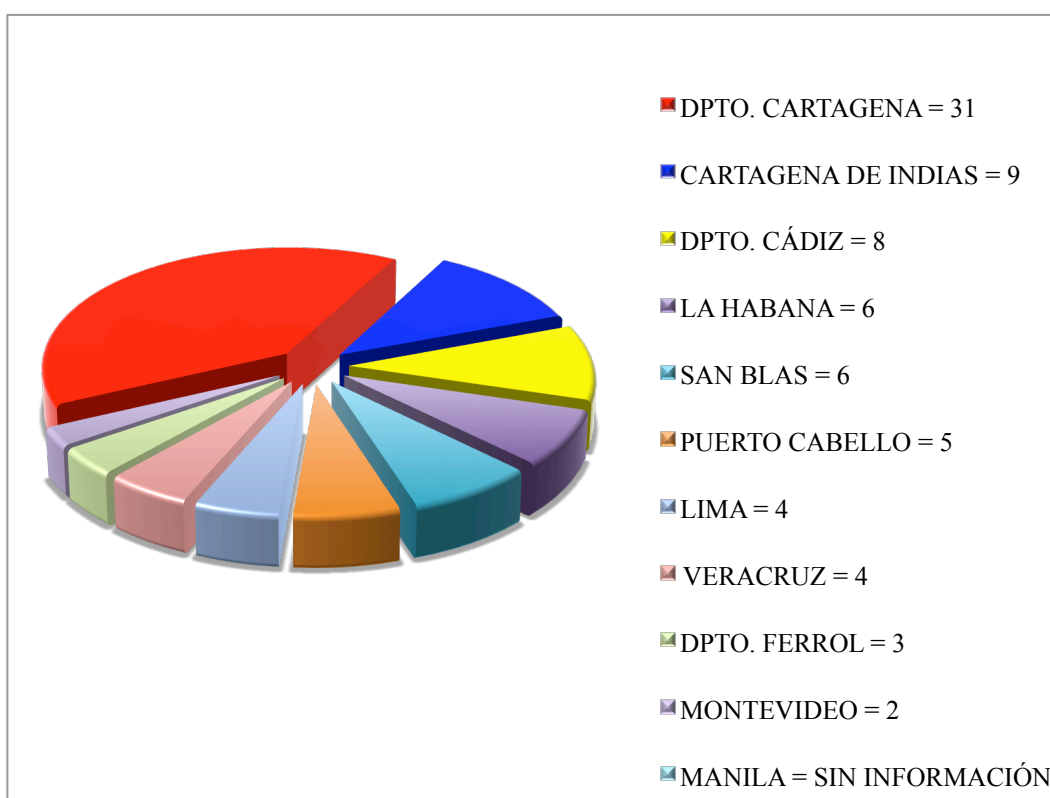
⁹⁵³ AGM, Guardacostas, 1186.

⁹⁵⁴ Un libro que profundiza en el tema es el de: María Teresa Pérez-Crespo Muñoz, *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, Editorial Naval, 1992.

interior del continente, por ser la primera línea defensiva y entrada al rico Virreinato del Perú y por hallarse relativamente cerca (alrededor de 830 kilómetros) de la principal base naval británica del Caribe: Jamaica.

Desde el punto de vista cuantitativo la escuadra guardacostas de Cartagena de Indias fue incluso más importante que la del Departamento de Cádiz y el Ferrol. En el siguiente gráfico circular se puede observar, de forma descendente, la cantidad de barcos con que contaron los Departamentos Marítimos y Apostaderos Hispanoamericanos.

PROMEDIO DE GUARDACOSTAS DEL IMPERIO ESPAÑOL ENTRE 1804-1806⁹⁵⁵



En cuanto a los tipos de barcos empleados en España por la Real Armada como guardacostas, a inicios del siglo XIX, se puede afirmar que al menos eran diez, entre ellos hubieron: jabeques, bergantines, goletas, lugres, escampavías, jábegas, faluchos, barcas, místicos y lanchas cañoneras. Los más numerosos fueron los faluchos, cuyo promedio

⁹⁵⁵ AGM, Guardacostas, 1186.

ascendió a dieciséis. Es de destacar que esta embarcación costanera podía llevar una tripulación de hasta sesenta hombres, las características de su arquitectura estaban adecuadas al Mar Mediterráneo, y por esa razón solamente se emplearon en la costa perteneciente al Departamento Marítimo de Cartagena. El segundo lugar de preferencia lo tuvieron las goletas con un promedio de once embarcaciones, y el tercero los bergantines con cuatro unidades.

**EMBARCACIONES EMPLEADAS
COMO GUARDACOSTAS EN ESPAÑA⁹⁵⁶**

ESPAÑA			
TIPOS	24/06/1804	28/01/1805	MEDIA
Fragata	0	0	0
Corbeta	0	0	0
Jabeque	2	2	2
Bergantín	4	4	4
Paquebote	0	0	0
Balandra	0	0	0
Goleta	9	13	11
Lugre	1	1	1
Balauz	0	0	0
Escampavía	0	2	2
Jábega	0	1	1
Falucho	17	15	16
Barca	2	3	3
Místico	2	2	2
Lancha cañonera	0	1	1
Esquife	0	0	0
Sin identificar	0	1	0
TOTAL:	37	45	41

Por otro lado, los tipos de barcos usados como guardacostas en Hispanoamérica fueron similares a los de España, pero con algunas variaciones. Por ejemplo, en el Apostadero de San Blas se tendió a emplear embarcaciones de mayor porte, como las fragatas y bergantines, apropiadas para recorrer amplias distancias en las dilatadas costas del Océano Pacífico, con la suficiente autonomía y artillería para hacerle

⁹⁵⁶ Elaboración propia a partir de: AGM, Guardacostas, 1186.

frente a los medianos y grandes barcos británicos, franceses y rusos⁹⁵⁷ que merodearon aquellas aguas, además de proteger parte de las rutas comerciales provenientes de Manila.⁹⁵⁸

Un caso similar al anteriormente señalado ocurrió en el Apostadero de Montevideo,⁹⁵⁹ donde la Real Armada empleó como guardacostas a corbetas que eran convenientes, por su tamaño y características, para navegar por el Pacífico Sur. Asimismo, los tres tipos de naves que cuantitativamente tuvieron preferencia en el Caribe fueron las goletas con un promedio de doce barcos, seguidas de cerca por los bergantines con diez y el tercer puesto lo obtuvieron las lanchas cañoneras con una media de cuatro unidades.

**EMBARCACIONES EMPLEADAS
COMO GUARDACOSTAS EN AMÉRICA⁹⁶⁰**

TIPOS	24/06/1804	28/01/1805	02/07/1805	15/12/1805	15/07/1806	MEDIA
Fragata	2	2	2	2	2	2
Corbeta	6	4	3	3	1	3
Jabeque	0	0	0	0	0	0
Bergantín	8	9	12	12	9	10
Paquebote	0	0	2	0	0	2
Balandra	2	0	1	0	0	2
Goleta	5	15	11	13	14	12
Lugre	0	1	1	0	0	1
Balau	2	1	2	0	0	2
Escampavía	0	0	0	0	0	0
Jábega	0	0	0	0	0	0
Falucho	0	0	0	1	1	1
Barca	0	0	0	0	0	0

⁹⁵⁷ “La noticia de las actividades rusas en las Aleutianas y Alaska fue conocida en la corte española en la década de los años sesentas del siglo XVIII. Los informes de los embajadores españoles en Rusia hicieron temer a la Corona por la frontera septentrional de la Nueva España al mismo tiempo que despertaron su disgusto por la presencia rusa en tierras que, de acuerdo con las bulas alejandrinas y la exploraciones efectuadas en el siglo anterior, pertenecían a Su Majestad Católica. Con el objeto de prevenir el avance ruso se ordenó la ocupación del puerto de Monterrey en la Alta California (1769) y se organizaron expediciones de altura para localizar los establecimientos de los súbditos del zar y reafirmar la posesión española sobre los territorios del noroeste.” Martha Ortega Soto, “Crisis en Nutka: el ocaso de las bulas alejandrinas” en *La presencia novohispana en el Pacífico insular. Actas de las Segundas Jornadas Internacionales*, México DF., Universidad Iberoamericana, 1992, p. 46. También es recomendable consultar a: Enriqueta Vila Vilar, *Los rusos en América*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1966.

⁹⁵⁸ Para el tema de Manila-Filipinas, se recomienda consultar: Marta María Manchado López y Miguel Luque Talaván (coordinadores), *Fronteras del mundo hispánico: Filipinas en el contexto de las regiones liminales novohispanas*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2011.

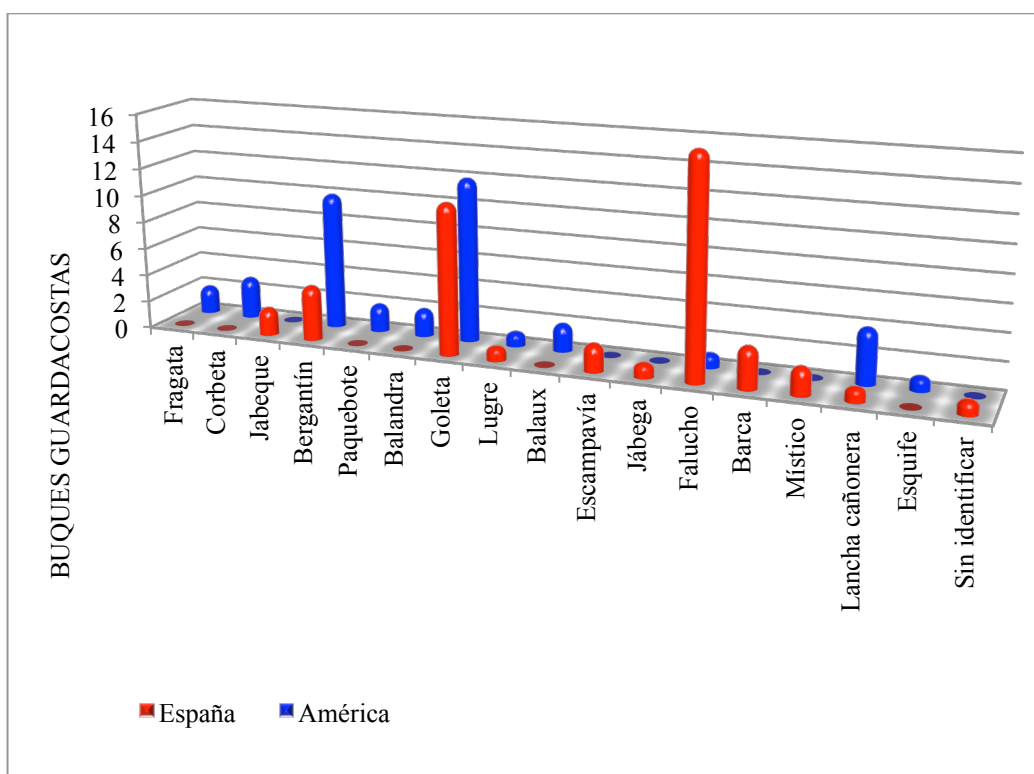
⁹⁵⁹ Véase: Homero Martínez Montero, *El Apostadero de Montevideo*, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1968.

⁹⁶⁰ AGM, Guardacostas, 1186.

Místico	0	0	0	0	0	0
Lancha cañonera	4	4	4	3	3	4
Esquife	0	1	1	1	1	1
TOTAL:	29	37	39	35	31	34

Si se representan los promedios obtenidos de la tabla de valores anteriores, a través de un gráfico de barras, relativo a la cantidad de tipos de barcos empleados como guardacostas, tanto en España como en Hispanoamérica, los resultados serían los siguientes:

PROMEDIO DE LOS BARCOS EMPLEADOS PARA GUARDASCOSTAS EN ESPAÑA Y AMÉRICA⁹⁶¹



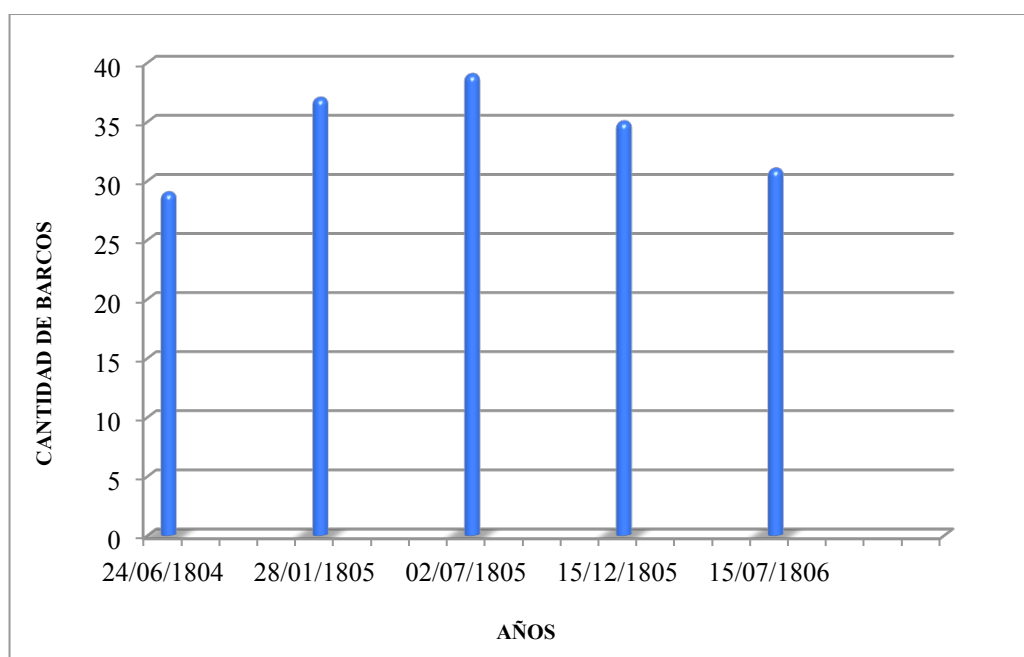
Del gráfico anterior se deduce que las embarcaciones de mayor porte las emplearon los guardacostas americanos, allí hubo preferencia por las goletas, bergantines y lanchas cañoneras, y en España por los faluchos, goletas y bergantines. Asimismo, se observó que en ultramar durante el período estudiado no se utilizaron jabeques, escampavías, jábegas, barcas,

⁹⁶¹ *Ibidem.*

y místicos, por ser más adecuados a las características del Mar Mediterráneo y no a las del Caribe u Océano Pacífico. Y las fragatas, corbetas, paquebotes, balandras, balauxes y esquifes no se consideraron apropiados para proteger las costas peninsulares.

En el siguiente gráfico de barras se observa como a partir de mediados de 1804 comenzó a haber un crecimiento de las flotas de guardacostas americanos, que llegó a su cúspide a mediados de 1805, para hacer frente a la guerra que tenía España contra Inglaterra. Posteriormente se da inicio a un decrecimiento, como consecuencia del avance del conflicto bélico.

CANTIDAD DE GUARDACOSTAS HISPANO-AMERICANOS⁹⁶²



En lo referente a quiénes fueron los comandantes de los guardacostas del Imperio Español, a comienzos del siglo XIX, se reafirma que la inmensa mayoría eran los jóvenes oficiales de la Real Armada, quienes tenían la oportunidad de prestar sus servicios iniciales en diversos tipos de embarcaciones menores, las cuales resultaron ser una especie de

⁹⁶² *Ibidem.*

“Escuela-Práctica” de larga duración, muy valiosa para complementar su formación. Los buques usados en el resguardo naval le permitió a la nueva oficialidad afinar y adquirir experiencia en el mando, la navegación, maniobra y el combate. Estos conocimientos se consideraron fundamentales para convertirlos en veteranos marinos, antes de pasar a dirigir una embarcación de mayor porte como podían ser una fragata o un navío.

El número de oficiales asignados por la Real Armada para dirigir los guardacostas era mayor en España que en América. La media de los jóvenes marinos con cargo en la Península Ibérica ascendió a treinta y ocho oficiales, mientras que la de América era de veintiséis. Estas cantidades se solían multiplicar por dos, porque por lo general cada buque usado para el resguardo tendía a llevar su comandante y un segundo oficial, quien por lo común era un grado menor a su superior.

**OFICIALES COMANDANTES
DE LOS GUARDACOSTAS DE ESPAÑA⁹⁶³**

RANGOS	24/06/1804	28/01/1805	MEDIA
Capitán de navío	0	0	0
Capitán de fragata	0	1	1
Teniente de navío	9	13	11
Teniente de fragata	15	14	15
Alférez de navío	5	8	7
Alférez de fragata	5	6	6
TOTAL:	34	42	38

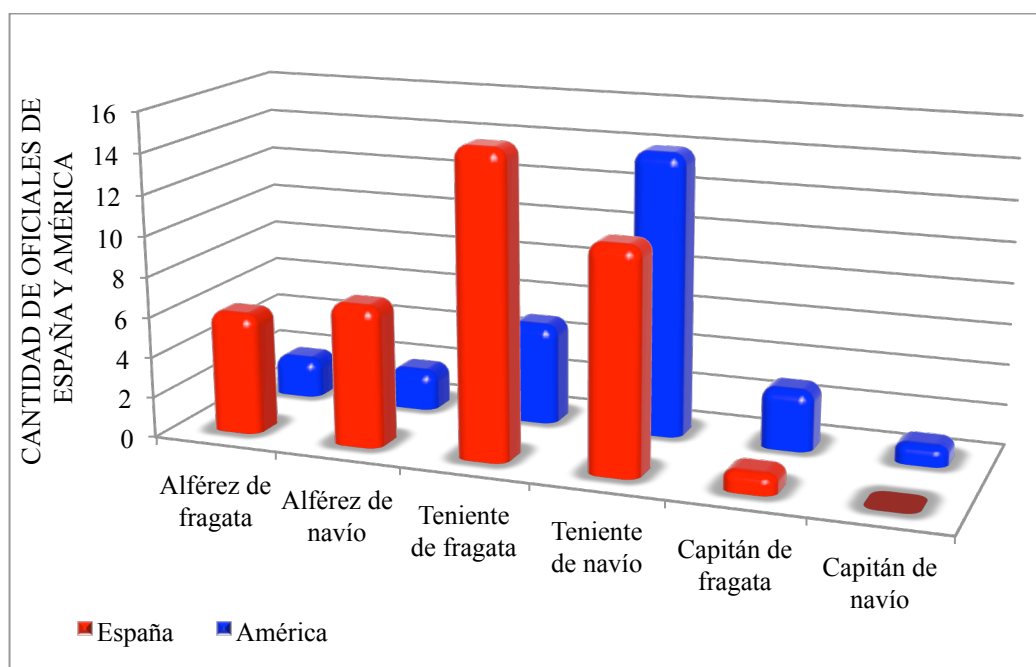
**OFICIALES COMANDANTES
DE LOS GUARDACOSTAS DE AMÉRICA**

RANGOS	24/06/1804	28/01/1805	02/07/1805	15/12/1805	15/07/1806	MEDIA
Capitán de navío	1	1	1	1	1	1
Capitán de fragata	3	4	3	2	1	3
Teniente de navío	13	16	14	15	13	14
Teniente de fragata	2	4	6	7	7	5
Alférez de navío	1	1	3	3	1	2
Alférez de fragata	0	2	2	1	1	2
TOTAL:	20	28	29	29	24	26

⁹⁶³ *Ibidem.*

Otra característica, a destacar, es que de las seis jerarquías militares empleadas para comandar a los guardacostas, en España se le dio prioridad a los oficiales de menor grado, mientras que en América ocurrió todo lo contrario, se prefirieron los tres rangos superiores de la oficialidad. En orden de designación cuantitativa, en el primer caso los marinos más numerosos fueron los tenientes de fragatas, seguidos por los alféreces de navíos y fragatas. En el segundo caso, la mayoría de comandantes fueron los tenientes de navíos, continuados por los tenientes de fragata y capitanes de fragatas. En resumen, en la cabeza del imperio hubo mayor cantidad de oficiales de menor jerarquía, y en ultramar se optó por menor cantidad de hombres pero con mayor graduación. Con los anteriores datos numéricos se puede construir el siguiente gráfico de columnas comparativo:

OFICIALES COMANDANTES DE LOS GUARDACOSTAS EN ESPAÑA Y AMÉRICA



Como ya se ha dicho, a partir del 1 de octubre de 1803 todos los guardacostas del imperio pasaron a ser dirigidos por los oficiales de la

Real Armada.⁹⁶⁴ No obstante, existieron tanto en España como en América algunas excepciones donde la norma no se cumplió del todo. Concretamente, en la Península solamente se dieron dos casos: el primero del teniente de bombarda don Salvador Lison, en junio de 1804, que era comandante de la barca “Velos” asignada a patrullar las costas de Málaga. El segundo de un piloto no identificado que en enero de 1805 comandaba la escampavía “San Vicente” en las costas de Valencia.

En América los casos fueron cuantitativamente mayores, las causas de este hecho generalmente se debieron a la insuficiencia de militares para cubrir todas las plazas necesarias que garantizaran una seguridad y defensa naval acorde a las circunstancias, las dificultades para movilizar personal debido a las dilatadas distancias existentes entre los Apostaderos americanos y los Departamentos Marítimos de España, a lo cual abría que sumársele las exigencias o necesidades surgidas por la guerra entre España e Inglaterra.

Por las razones expuestas anteriormente, a los comandantes generales de los Apostaderos no les quedó otra alternativa que contratar a navegantes o corsarios veteranos para dirigir algunos guardacostas, y por medio de esta fórmula suplir las vacantes de personal especializado. Estos hombres, por lo general eran contramaestres, pilotos de primera y segunda clase de la Real Armada o simplemente particulares, percibían sueldos inferiores a los oficiales, y no se les asignaba criado, lo que representaba un ligero ahorro para las Tesorerías de Marina locales. Durante el período, objeto de análisis, desde el punto de vista numérico la distribución sería de la siguiente forma:

⁹⁶⁴ AGI, Indiferente, 1891. Instrucciones por la cual los oficiales de la Real Armada se encargaran de todos los guardacostas de los dominios españoles. San Lorenzo, 1 de octubre de 1803.

**COMANDANTE DE LOS GUARDACOSTAS
DE ESPAÑA QUE NO ERAN OFICIALES⁹⁶⁵**

RANGOS	24/06/1804	28/01/1805	MEDIA
Teniente de bombarda	1	1	1
Piloto	0	1	1
TOTAL:	1	2	2

**COMANDANTES DE LOS GUARDACOSTAS
DE AMÉRICA QUE NO ERAN OFICIALES**

RANGOS	24/06/1804	28/01/1805	02/07/1805	15/12/1805	15/07/1806	MEDIA
1º Contramaestre	2	2	2	2	2	2
1º Piloto	2	2	1	0	0	2
2º Piloto	0	2	2	1	1	2
Piloto particular	1	0	1	2	2	2
TOTAL:	5	6	6	5	5	5

En los dos cuadros anteriores se observó la cantidad de personas que no eran oficiales de Marina y dirigieron algunos guardacostas del rey. La media de los datos analizados, en España fue de dos hombres, pero en América alcanzó los cinco. Ambas cuantías vistas en su contexto, aunque eran relevantes, tampoco resultaron ser escandalosas, porque fueron casos concretos y numéricamente reducidos.

No obstante, las embarcaciones gobernadas por los contramaestres, pilotos de la Real Armada o particulares, no fueron las más importantes para el servicio, generalmente se les confiaron los barcos de menor porte y poder. Todo esto permite inferir que durante este período la Real Armada contó con más buques que oficiales para gobernarlos, por lo cual se hacía imperativo acudir a otras personas.

El cambio de siglo trajo para la Real Armada unos nuevos objetivos operacionales, donde los dominios americanos tomaron más protagonismo, por lo cual había que mejorar su defensa naval poniéndola en manos de profesionales.⁹⁶⁶ Se formaron una serie de pequeñas Marinas

⁹⁶⁵ *Ibidem.*

⁹⁶⁶ En este sentido, el resguardo marítimo de Cartagena de Indias se puede considerar vanguardista, porque a partir de 1788 los oficiales de la Real Armada se consolidaron allí de forma definitiva, mientras que la mayoría de los Apostaderos americanos tuvo que esperar hasta 1803, cuando se obligó a estar a todos los guardacostas bajo el mando de la Marina de Guerra, a través de las *Instrucciones para gobierno de los baxeles de S. M. guardacostas de Indias*.

locales, similares a las empleadas por los británicos en sus colonias.⁹⁶⁷ Los nuevos Apostaderos, dirigidos a partir de 1803 por oficiales navales, cumplieron las funciones de garantizar la estabilidad militar de las Capitanías Generales y Virreinos americanos, velar por la seguridad interna de los mismos y sobre todo proteger el comercio legal y combatir el fraudulento que tanto daño hizo a las arcas del imperio.⁹⁶⁸ A continuación se verá con detalles la cantidad, tipo de embarcaciones guardacostas y sus respectivos comandantes, tanto de los tres Departamentos Marítimos de España como de los principales bases navales americanas.

Departamento de Cartagena⁹⁶⁹

Como ya se ha señalado fue el que contó con el mayor número de guardacostas de todo el Imperio Español. De sus veintisiete embarcaciones, el 24 de julio de 1804, nueve estuvieron destinadas a resguardar la costa de Barcelona, entre ellas se encontraron el jabeque “Carmen” comandado por el teniente de navío don Francisco Trujillo y Salas, el bergantín “Hipomenes” por el teniente de fragata don Domingo Federici, la goleta “Cecilia” por el teniente de navío don Alfonso Ballesteros y los faluchos “Estrella”, “Corzo”, “Cornel”, “Vulcano”, “Discordia” y “Rápido”, comandados por el teniente de fragata don Francisco Antolines, los alférez de navío don Joseph Asnal y don Joseph Mendivil, alférez de fragata don Baltazar Comellas, teniente de fragata don Josef García de Quesada y el alférez de fragata don Antonio Riquelme.

⁹⁶⁷ “La fundación de marinas locales tuvo grandes ventajas. Los apostaderos estuvieron acertadamente ubicados porque podían dominar el barlovento; el uso de embarcaciones de tipo bergantín y balaux aseguraba el control de las rutas locales de navegación, siendo adecuadas para desenvolverse en costas disímiles.” Jairo A. Bracho Palma, *La defensa naval en la Capitanía General de Venezuela (1783-1813)*, Caracas, Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, 2005, p. 412.

⁹⁶⁸ AGI, Indiferente, 1891. Instrucciones por la cual los oficiales de la Real Armada se encargaran de todos los guardacostas de los dominios españoles. San Lorenzo, 1 de octubre de 1803.

⁹⁶⁹ Todo el texto siguiente referente a los Departamentos Marítimos y Apostaderos es elaborada a partir de documentos del: AGM, Guardacostas, 1186.

La escuadra catalana había sufrido cambios, el 28 de enero de 1805 se redujo a siete barcos. Siguió contando con el jabeque “Carmen”, bergantín “Hipomenes” y goleta “Cecilia”, se le incorporaron las goletas “Argonauta” y “Ventura” provenientes de Valencia, además de dos nuevas llamadas: “Cornel” y “Discordia”, la primera mandada por el teniente de fragata Joseph Mendivil y la segunda por el alférez de navío don Josef Febrer, ambos barcos recibieron el mismo nombre de los dos faluchos que habían desaparecido de la escuadra.⁹⁷⁰ Asimismo, los faluchos “Estrella”, “Corzo” y “Rápido” fueron trasladados a la escuadra de Valencia con sus respectivos jefes militares, a excepción del teniente de fragata don Francisco Antolines, comandante de la primera embarcación, que fue sustituido del mando por el teniente de fragata don Manuel Antolines.

Para proteger la costa de Valencia, el 24 de julio de 1804 existía una escuadra formada por ocho guardacostas integrada por dos goletas “Ventura” y “Argonauta”, sus comandantes eran los tenientes de navíos don Ramón de Salas y Manuel Algüero, y seis faluchos: “Santo Cristo del Grao”, “Saeta”, “Nº 10”, “Nº 11”, “Nº 12” y “Nº 13”, gobernados por el teniente de navío don Manuel Moscoso, los tenientes de fragatas don Nicolás Otero y don Pedro Bucheli, el alférez de navío don Fulgencio Fuster y los alféreces de fragatas don Isidoro Postigo y don José Soubirán.

La configuración de los barcos encargados del resguardo naval había cambiado el 28 de enero de 1805, en vez de ocho buques⁹⁷¹ había once. A la escuadra se le sumaron los faluchos “Estrella”, “Corzo” y “Rápido”, provenientes de Barcelona, además de las nuevas escampavías “San Martín y “San Vicente”, la primera comandada por el teniente de navío don Manuel Moscoso y la segunda por un piloto. Igualmente se

⁹⁷⁰ Aunque no se tiene información sobre el destino de estos buques, lo más probable es que hallan sido apresados por otras embarcaciones enemigas, y como consecuencia surgió el cambio de organización de los guardacostas.

⁹⁷¹ Todos los guardacostas conservaron sus comandantes con excepción del falucho “Santo Cristo del Grao”, el teniente de navío don Manuel Moscoso fue sustituido por el alférez de navío don Antonio Togores.

desincorporaron las goletas “Ventura” y “Argonauta que fueron trasladadas a Barcelona”.

En el litoral alicantino el 24 de junio de 1804 habían cuatro guardacostas, el bergantín “San José”, la goleta “Carmen” y los faluchos “Bogador” y “Feroz”, mandados por el teniente de navío don Antonio Torres, y los tenientes de fragatas don Simón Mesia, don Joaquín Elgueta y don José García de Santa María. Posteriormente, el 28 de enero de 1805, la escuadra atravesó por una mala situación: el bergantín “San José” al cual se le había asignado al teniente de navío don Juan Venero como nuevo comandante, aunque pertenecía a Alicante se hallaba en Mahón bajo cuarentena al igual que la goleta “Carmen”.

Los faluchos “Bogador” y “Feroz” habían pasado a formar parte de la escuadra de Cartagena, y se les asignaron nuevos comandantes, a saber el alférez de fragata don Mariano Julián y el teniente de fragata don Manuel Ocarol. Asimismo, se incorporaron dos goletas nuevas que le proporcionaban más poder de fuego a la escuadra, llamadas “Giganta” y “Barcelonesa”, comandadas por el teniente de fragata don Vicente Bausá y el teniente de navío don Guillermo Scoti, pero también para la fecha se hallaban en Cartagena prestando su apoyo para la defensa de puerto.

El resguardo naval de Cartagena, el 24 de junio de 1804, se realizaba por tres buques, el místico “León”, y los faluchos “Nº 12” y “Picudo”, comandados por el teniente de fragata don Manuel Vacaro y los alféreces de navíos don Víctor Vinader y don Joseph Delgado. No obstante, el 28 de enero de 1805 la escuadra había sido aumentada a nueve guardacostas: el falucho “Picudo” y “León” continuaron con la excepción de que el nuevo efe militar del primero de ellos fueron el alférez de navío don Julián Leones; el falucho “Vulcano” era de Valencia pero se hallaba en Cartagena, mientras que los faluchos “Feroz” y “Bogador” habían sido traspasados desde Alicante, al segundo se le cambió el comandante por el alférez de fragata don Mariano Julián. El místico “León”, correspondiente a Cartagena se encontraba en Denia y por último, se incorporaron dos

nuevas embarcaciones: el falucho “Barco del Puerto” y la lancha “Nº 1” el primero de ellos comandado por el capitán de fragata don Josef Ortega y el segundo por el teniente de fragata don Manuel Rovira.

Y por último las costas de Águilas, el 24 de junio de 1804, estaban bajo el cuidado de tres guardacostas, las goletas “Galga”, “Nº 9” y el falucho “Relámpago”, sus comandantes fueron el teniente de navío don Ramón Abad, tenientes de fragatas don Luis Navarrete y don Luis Tacón. Los únicos cambios que sufrió la escuadra guardacostas, llegado el 28 de enero de 1805, fue la sustitución del comandante del último barco, por el alférez de navío don Pedro Postillo y la incorporación de una nueva jábega llamada “Medusa”, comandada por el teniente de fragata don Luis Tacón.

Apostadero de Cartagena de Indias

Siendo el segundo más importante del Imperio Español, desde el punto de vista cuantitativo, el 24 de junio de 1804 estaba conformado por una escuadra de siete guardacostas. El bergantín “Cartagenero”, la balandra “San José”, las goletas “Nancy”, “Volador” y “Flecha” más las lanchas cañoneras “Concepción” y “Micomicona”. Siguiendo el mismo orden descendente, sus comandantes eran: el capitán de fragata graduado don José Ortiz Canela, teniente de navío don Pedro de Porras, teniente de navío don Vicente Varela, teniente de fragata don Antonio Gastón, primer contramaestre Santiago Callazo, primer piloto particular don Miguel Patiño y el primer contramaestre Benito Alonso.

La flota había sufrido cambios dos años más adelante, es decir para el 15 de julio de 1806, ya no contaba con el bergantín “Cartagenero” ni con la balandra “San José”. No obstante, se le añadieron cinco goletas más: la “Mercedes”, “Postillón”, “Aragonesa”, “Carmen” y “Segura”. Sus comandantes eran el teniente de navío Vicente Varela, teniente de fragata don Vicente de Lagos, teniente de navío don Pedro de Porras, teniente de fragata don Rafael Trillo y el alférez de navío don Bartolomé Roso.

También se debe señalar que el comandante de la “Nancy” fue sustituido por el teniente de navío Fausto Villamil.

Departamento de Cádiz

Era el tercero con la mayor cantidad de guardacostas del Imperio Español. La escuadra estaba conformada, el 24 de junio de 1804, por siete naves: el jabeque “Dolores”, bergantines “Vigilante” y “Trinidad”, lugre “Experimento”, barcas “Velos” y “Tigre” y el místico “Águila”. Sus comandantes eran el alférez de navío don Josef Tiscar, tenientes de fragatas don Miguel Tacón, don Ramón Macía, teniente de navío don Alexandro Marín, teniente de bombardas don Salvador Lison, alférez de navío don Manuel Torrontegui y alférez de fragata don Bonifacio Tosta.

Todos los buques estaban destinados a patrullar las costas de Málaga, con la excepción del último de ellos que se encontraba asignado a Calahonda. La flota había sufrido pocas variaciones, el 28 de enero de 1805 se incorporaron dos nuevas embarcaciones: el bergantín “Pitt”, comandado por el teniente de fragata don Manuel Arévalo y la barca “Ligera”, mandada por el alférez de fragata don Juan de Dios Torres. Asimismo, se desincorporó el bergantín “Trinidad”.

Apostadero de La Habana

Su escuadra guardacostas estaba conformada, el 24 de junio de 1804 por seis naves, a saber: las corbetas “Diligencia”, “Ardilla”, “Ceballos” y “Desempeño”, comandadas por los tenientes de navíos don Fernando Murillo, don Francisco García Mesa, don Francisco Colarte y don Luis Cavaleri, más el bergantín “Raposo” dirigido por el teniente de fragata don Josef Cuevas y por último la goleta “Postillón” mandada por el teniente de navío don Josef Pío de Orue. Dos años después, concretamente el 15 de junio de 1806, la flota había cambiado en su totalidad.

Las corbetas que eran buques de mayor envergadura fueron reemplazados por otros más pequeños. En ese momento el Apostadero

contó con cinco barcos: los bergantines “Lince”, “San Julián”, esquiife “Favorito” y las goletas “Carmen” y “Cometa”,⁹⁷² comandadas por los tenientes de navío don José Alcalá, don Pedro Nava, don Juan Robledo, don Juan Castañeda y el teniente de fragata don Ramón Power.

Apostadero de San Blas

Su flota de guardacostas estaba conformada por siete barcos, en su mayoría de gran fuerza. Eran las fragatas “Princesa” y “Concepción”, mandadas por los tenientes de navíos don Braulio Otarola y don Francisco Parraga. Los bergantines “Activo” y “Valdés”, el primero comandado por el alférez de fragata don Agustín Vocalan y el segundo se desconoce. Más la balandra “Orcasitas” capitaneada por el primer piloto don Gonzalo López de Aro, y finalmente las dos lanchas cañoneras “Carmen” y “San Andrés” de que se ignora quien las gobernaba. La escuadra había sido reducida, el 15 de junio de 1806, a cuatro barcos, se siguieron manteniendo las dos fragatas y los dos bergantines, retirándose la balandra y lanchas cañoneras.

Apostadero de Puerto Cabello

La escuadra de guardacostas, el 24 de junio de 1804, la integraban cuatro naves, los bergantines “Argos” y “Penélope” comandados por los tenientes de navío don Joaquín Blanco y don Nicolás de Toro y los balauxes “Celoso” y “Dafne” dirigidos por el alférez de navío don Juan Bautista Martinena y el teniente de navío don Lope Funes. Para el 15 de junio de 1806 se había desincorporado el balaux “Dafne” y añadido la goleta “Carmen” y la lancha cañonera “Reina Luisa”, gobernados por los tenientes de fragata don Lope Funes y don Francisco de Leceta.

⁹⁷² En ocasiones la embarcación fue empleada como correo desde Puerto Rico a La Guaira.

Apostadero de Lima

La escuadra estuvo constituida, el 28 de enero de 1805, por cuatro naves: la corbeta “Castor”, bergantín “Peruano” y goletas “Extremeña” y “Alavesa”, comandadas por el teniente de fragata don Josef Moraleda, los tenientes de navíos don Josef Ignacio Colmenar y don Mariano Yzarvirivil, y el teniente de fragata don Antonio Guartava. Para el 15 de julio de 1806 había sufrido pocos cambios, solamente se sustituyó la goleta “Extremeña” por el falucho “San Juan Bautista”, que era mandado por el primer piloto don Gaspar Vejarano.

Apostadero de Veracruz

Sus guardacostas, el 24 de junio de 1804, estaban compuestos por tres embarcaciones: los bergantines “Alerta” y “Saeta”, más la goleta “Felicidad”. Estaban dirigidos por el capitán de navío don Ciriaco Ceballos, capitán de fragata don Manuel Días Herrera y primer piloto don Manuel Lazo de la Vega. Durante los dos años siguientes, la escuadra la siguieron integrando las mismas unidades, que en ocasiones también fueron empleadas en comisiones hidrográficas.

Departamento del Ferrol

Los buques encargados de resguardar su costa, el 24 de junio de 1804, eran tres goletas: “Vigilancia”, “Gallega” y “Defensa”, manejadas por el teniente de navío don Faustino Guimil, y los tenientes de fragatas don Agustín Maldonado y don Gavino Arana. La primera patrullaba desde el Cabo Finisterre al de Ortegal, la segunda desde el Cabo Ortegal hasta Rivadeo, y la tercera desde la embocadura del Miño hasta Cabo Finister. El año siguiente, es decir, el 28 de enero de 1805 los guardacostas seguían siendo los mismos.

Apostadero de Montevideo

Durante el 24 de junio de 1804 existieron dos guardacostas, las corbetas “Descubierta” y “Atrevida”, dirigidas por el capitán de fragata don Fernando Bonavia y el teniente de navío don Antonio Leal de Ybarra. El 15 de diciembre de 1805 seguía estando conformada por las mismas embarcaciones y comandantes, dichos barcos se emplearon en el servicio de patrullaje de las islas Malvinas.

Una vez vistos los tipos de embarcaciones usadas por la Real Armada como guardacostas, sus cantidades y grado militar de sus comandantes, tanto en España como en América, entre junio de 1804 y julio de 1806, se deduce que las costas peninsulares se protegieron con aproximadamente el 53,8% de las “*fuerzas sutiles*” que poseía el imperio, y el otro 46,2% se empleó para resguardar el litoral de sus territorios ultramarinos.

En referidas cuentas, los datos anteriormente señalados permiten concluir que para el caso americano la inferioridad en cantidad de unidades aunada al mayor tamaño de los territorios ribereños, se intentó compensar con la utilización de embarcaciones de mayor porte, con una capacidad de autonomía y fuego superior a las empleadas en las costas peninsulares, y desde el punto de vista de los recursos humanos, con el empleo de oficiales con mayor experiencia y grado militar para aumentar la eficiencia en el alcance de objetivos, y así garantizar la mejor defensa naval posible.

2. Las unidades navales del Apostadero de Cartagena de Indias

En el caso preliminar se estudió, con una visión de conjunto, el sistema de guardacostas que poseyó el Imperio Español entre 1804 y 1806, tanto en la Península Ibérica como en los reinos de ultramar. Empero, las fuentes documentales obtenidas del trabajo de investigación en Archivos Históricos limitó las aspiraciones de poder realizar diversas generalizaciones relativas a la cuantía y características de “*fuerzas sutiles*”

desplegadas por todas las costas hispanas en un período más amplio. No obstante, el rico conjunto de información susceptible de ser cuantificado para su análisis, hizo posible deducir cual fue la política ejecutada por la Real Armada con respecto a la cantidad de barcos, sus tipos y personal militar o no que se emplearon para efectuar el resguardo marítimo de todos sus territorios.

No obstante, al referirnos al caso concreto de los guardacostas de Cartagena de Indias, sí estamos en condiciones de aportar datos para reconstruir una secuencia temporal más completa, objeto del presente trabajo. Además, para este aspecto se cuenta con una cantidad mayor de datos históricos que permiten abrir un abanico de posibilidades amplio para obtener conocimientos precisos de la orientación o directrices con que los oficiales de la Real Armada configuraron la flota de guardacostas del Apostadero neogranadino.

El número de barcos destinados al servicio de guardacostas en Cartagena de Indias, desde 1788 hasta 1808,⁹⁷³ se caracterizó por ser una cifra heterogénea. De los veintiún años que contempla la presente investigación, se cuenta con catorce referencias temporales diferentes, lo que permite cubrir el período en estudio con un margen de tolerancia aceptable. En la siguiente tabla de valores se puede apreciar concretamente las cantidades y tipos de embarcaciones en los diversos espacios de tiempo, más una media de los mismos.

⁹⁷³ En torno a los tipos de barcos se recomienda ver: Enrique Manera Regueyra, *El buque en la Armada Española*, Madrid, Sílex, 1999 y Juan José Achútegui Rodríguez (coordinador), *La construcción naval y la navegación: I Simposio de Historia de las Técnicas*, Cantabria, Sociedad Española de Historia de las Ciencias y las Técnicas, 1996.

ESCUADRAS GUARDACOSTAS DE CARTAGENA DE INDIAS. 1788-1808⁹⁷⁴

TIPOS	11/01 /1788	31/03 /1789	19/05 /1792	20/12 /1793	30/12 /1799	20/04 /1801	24/06 /1804	28/01 /1805	08/04 /1805	02/07 /1805	15/12 /1805	15/07 /1806	28/09 /1807	16/06 /1808	MEDIA
Fragata	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Bergantin	4	5	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Paquebote	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
Balandra	4	6	2	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	3
Goleta	8	10	5	4	2	2	3	8	0	6	7	7	6	3	5
Pailebot	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Bataux	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Falucho	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Lancha cañonera	3	5	1	1	2	10	2	2	13	1	2	2	8	5	4
Bombarda o bombardera	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Falsa	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Galeota	0	5	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	2
Esquífe o bote	0	0	0	1	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	2
Lancha	0	0	0	2	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	2
TOTAL:	22	32	9	11	7	21	7	10	18	9	10	10	16	10	14

⁹⁷⁴ Elaboración propia a partir de: AGI, Santa Fe, 1095. AGM, Consignaciones 7207; Expediciones, 9, 13, 26, 28, 37, 43 y Guardacostas, 1186.

Como se ha visto, la escuadra de guardacostas tuvo un promedio de unas catorce unidades, cantidad bastante significativa que se vio incrementada por los numerosos barcos existentes en 1788 (veintidós) y 1789 (treinta y dos), en los inicios de cuando asumieron el control del Apostadero los oficiales de la Real Armada, que heredaron de los corsarios y las circunstancias militares extraordinarias de la “Expedición del Darién” una cuantía considerablemente inflada de embarcaciones, posteriormente reducida a una cifra muy inferior.

El criterio empleado por los oficiales de la Real Armada, para la reestructuración de la escuadra fue: vender una parte de las embarcaciones pertenecientes al Apostadero que según ellos tenían poca o ninguna utilidad para el servicio, conservar los barcos válidos y mejorarlos si lo necesitaban y complementar la escuadra con nuevas adquisiciones consideradas necesarias. El objetivo que se persiguió era reducir el gasto superfluo y optimizar las prestaciones del resguardo naval.

Dos años más que también resaltaron por la gran cantidad de barcos guardacostas que poseyó el Apostadero fueron 1801 y 1805. En el primer caso, siendo comandante general el capitán de navío don Cosme de Carranza y Vivero, Cartagena de Indias contó con veintiún guardacostas. Y en el segundo, durante la gestión del capitán de navío don Miguel Antonio de Irigoyen Faiba Hormaz, existieron dieciocho embarcaciones. Ambos incrementos respondieron a factores exógeno y endógenos:

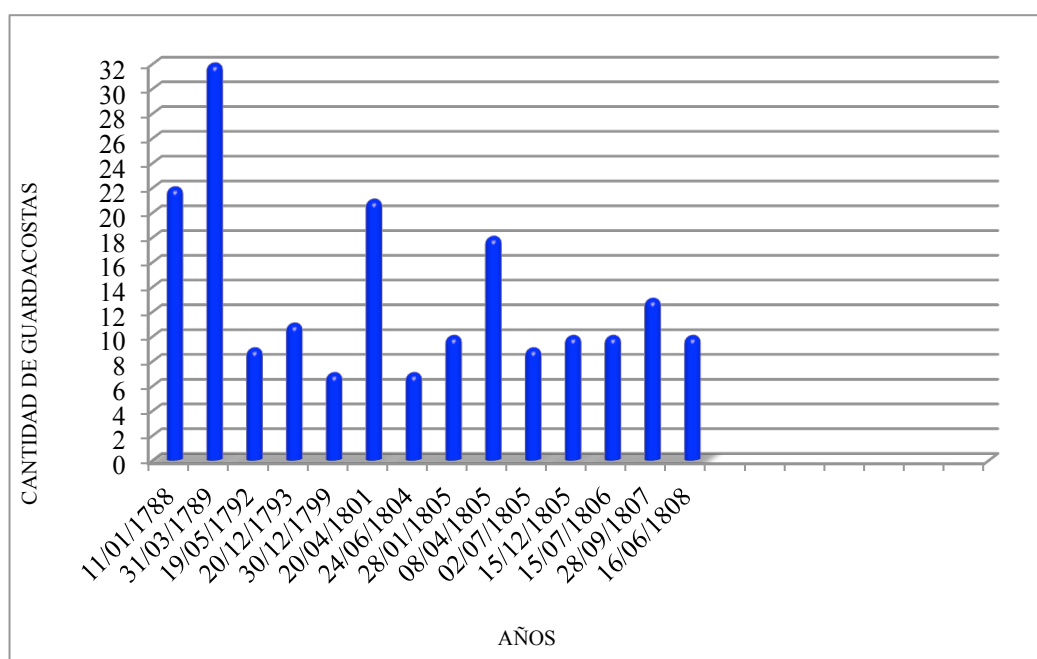
Primeramente, fue un aspecto de la política naval de don Manuel Godoy, que eligió como alternativa a la crisis reducir la construcción de grandes y costosas embarcaciones en sus Arsenales y aumentar el número de “*fuerzas sutiles*” o corsarios por tener un precio mucho más bajo.⁹⁷⁵ Segundo, influyó el esfuerzo personal de los comandantes generales del Apostadero, quienes querían contar con una escuadra de guardacostas lo

⁹⁷⁵ Es de destacar que la Royal Navy además de practicar la guerra regular, también empleó en el Caribe con mucha frecuencia la de corso, pero tuvo mucho cuidado de no mezclar o confundir los dos modelos. Los almirantes ingleses tuvieron claro que los navíos y fragatas eran la punta de lanza necesaria para dominar el mar y asegurar las comunicaciones entre sus colonias, por ese motivo centraron sus esfuerzos en la construcción de grandes unidades.

más fuerte posible para defender el territorio de las ofensivas británicas, cada vez más agresivas, e intentar combatir con mayor eficacia el comercio ilícito que tanto daño hacía a la economía española.

Los conjuntos de embarcaciones del resguardo marítimo, gráficamente se representarían de la siguiente forma:

**CANTIDAD DE GUARDACOSTAS
DE CARTAGENA DE INDIAS. 1788-1808⁹⁷⁶**



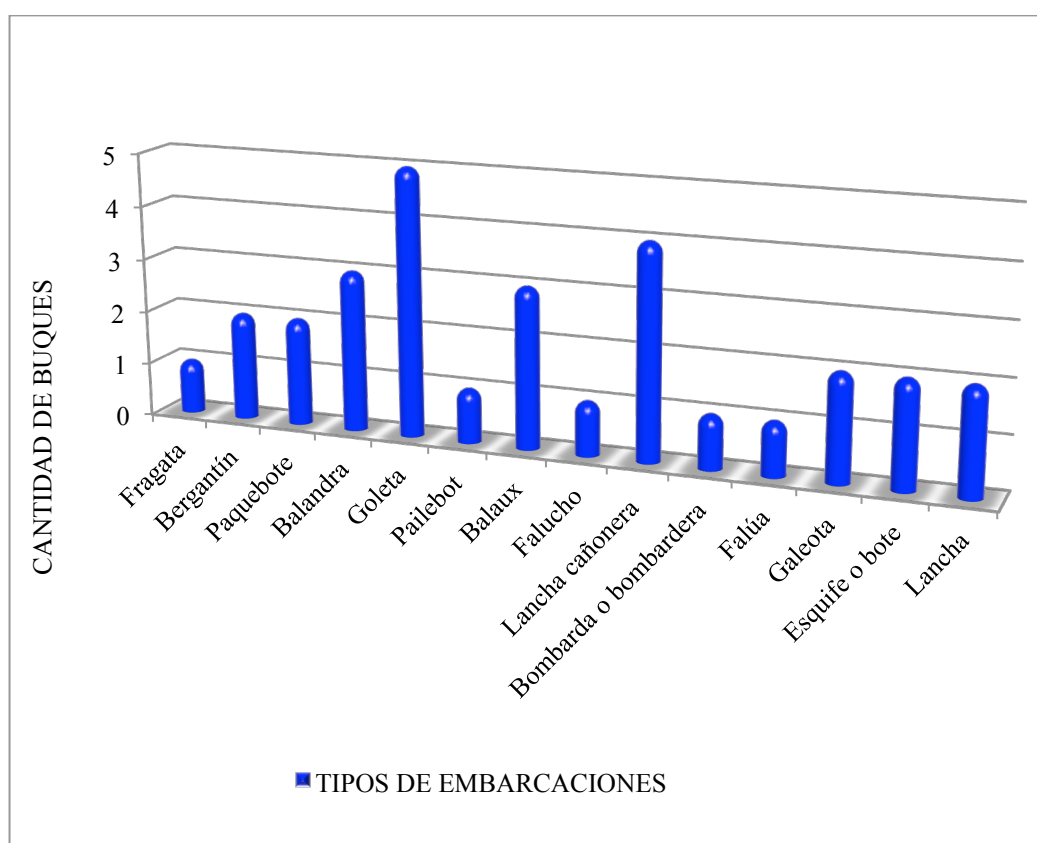
Como se ha observado, si se excluyen los cuatro casos concretos donde hubo un incremento considerable de la flota de guardacostas, por las circunstancias particulares ya expuestas, el promedio vendría a ser de diez unidades. También se debe tomar en cuenta que durante 1788 y 1789 la mayor cantidad de barcos habían sido bergantines, balandras y goletas, mientras que en 1801 y 1805 fueron lanchas cañoneras, las cuales por ser de menor porte, necesitaban una cantidad de tripulación reducida, en consecuencia su coste operacional y de mantenimiento era mucho menor al de las otras unidades.

Entrando en el tema de los diversos tipos de embarcaciones usadas como guardacostas, se puede afirmar que los oficiales de la Real Armada,

⁹⁷⁶ *Ibidem.*

conocedores de las características de la costa neogranadina, emplearon una diversidad amplia, entre las que se encontraron en orden descendente según su porte: fragatas, bergantines, paquebotes, balandras, goletas, pailebotes, balauxes, faluchos, lanchas cañoneras, bombardas o bombarderas, falúas, galeotas, esquifes o botes y lanchas. Sin embargo, desde el punto de vista cuantitativo se decantaron por el empleo de las goletas en primer lugar, seguidos de las lanchas cañoneras, las balandras y balauxes, como se demuestra en el siguiente gráfico:

PROMEDIO DE LOS TIPOS DE BARCOS USADOS COMO GUARDACOSTAS EN CARTAGENA DE INDIAS. 1788-1808⁹⁷⁷



La escuadra de guardacostas heredada por los oficiales de la Real Armada de los corsarios de Caracas era propiedad del rey. Las

⁹⁷⁷ *Ibidem.*

embarcaciones fueron adquiridas con dinero de la Real Hacienda.⁹⁷⁸ Aunque pudieron existir excepciones de particulares que alquilaron sus barcos y servicios para cubrir las necesidades logísticas de la guerra con los indios del Darién. La voluminosa escuadra integrada por veintidos bajeles necesitó de novecientos veinte tripulantes, donde se incluían a los capitanes de las naves y sus criados. Es de destacar, que en el mismo período se hallaban en el Apostadero nueve unidades más desarmadas, entre estas se encontraban una fragata, dos bergantines, tres balandras y tres goletas.⁹⁷⁹

Los diversos barcos empleados por los oficiales de la Real Armada como guardacostas fueron adquiridos por varias vías. Algunos de ellos se construyeron en el pequeño Astillero de Cartagena de Indias, otros eran procedentes de España y quedaron asignados allí, incluso se emplearon algunas embarcaciones apresadas que por sus características se consideraron aptas para incorporarlas al servicio. Otras pertenecieron a la Renta del Correo pero fueron entregadas a la Marina en el Apostadero de la Habana y de allí pasaron al Virreinato neogranadino. Por último, también se agregaron las compradas en varios lugares de América.⁹⁸⁰

La construcción de barcos de guerra y mercantes, a finales del siglo XVIII, había evolucionado significativamente en España, en comparación a la centuria anterior e inicio de la misma. La experiencia acumulada a lo largo de los siglos permitió que la industria naval española llegara a estar entre las primeras del mundo, en consecuencia durante el ocaso de la decimoctava centuria se perdieron pocos buques por problemas de diseño o fabricación. En la cabeza del imperio los precios de los seguros de las

⁹⁷⁸ AGI, Santa Fe, 906. Informe del virrey Francisco Gil. Informa sobre el desorden existente en la Real Hacienda del reino y propone soluciones. Santa Fe, 15 de junio de 1789. "... la Marina no tenía cuota y se compraban buques y pertrechos que se han reconocido como inútiles y de poco servicio..."

⁹⁷⁹ AGI, Santa Fe, 1095. Cuadro que manifiesta el estado de las embarcaciones del rey destinadas a impedir el contrabando, elaborado por Fernando Murillo. Cartagena de Indias, 11 de enero de 1788.

⁹⁸⁰ AGM, Guardacostas, 1186. Estado general de los barcos que integran la escuadra guardacostas de Cartagena de Indias. Sin lugar ni fecha. El tema de la procedencia de los barcos guardacostas y sus precios ya fue tratado en el capítulo anterior.

embarcaciones para el comercio eran más bajos que en Inglaterra, Holanda y Francia, resultando ser esta condición un indicador fiable para respalda la afirmación anterior.⁹⁸¹

Las naves mercantes y las dedicadas a la actividad bélica al no tener objetivos iguales, tampoco poseían las mismas especificidades técnicas y de estructura. Los comerciantes siempre mandaron a construir sus bajeles adaptándolos a sus medios y al objetivo a que los destinarían, entre sus principales cualidades se destacaban su amplia capacidad de carga y una buena ligazón para evitar averías.⁹⁸² Mientras que los militares, en España y América, echaron mano de los mejores ingenieros hidráulicos con gran experiencia en la construcción de buques de guerra, los cuales debían tener como características fundamentales la fuerza y ligereza para poder cumplir sus dos principales misiones: perseguir y combatir.

Retomando el tema de los barcos guardacostas contruidos en Cartagena de Indias, se puede afirmar que el pequeño Astillero neogranadino contó con la suficiente tecnología y materiales de construcción necesarios para satisfacer las necesidades locales cuando se necesitó. Entre algunas de las embarcaciones fabricadas en su Arsenal, dentro del período estudiado, se encontraban: la goleta “Mercedes”, botada el 23 de junio de 1804. Entre sus características principales destacaron el hallarse de la línea de flotación para abajo empernada y clavada con bronce, forrada en cobre viejo sobre el vivo y con su manta de algodón en medio. De eslora tenía 89,4; de manga 26, puntal 10 y pesaba unas ciento veinticuatro toneladas. La artillería se constituyó de doce cañones de ocho, cuatro de cuatro y dos obuses de veinticuatro libras. Su dotación se conformaba de dos oficiales de guerra, cuatro oficiales mayores, nueve

⁹⁸¹ AGM, Expediciones, 13. Respuesta del Ministerio de Marina a las observaciones hechas por el de Hacienda relativos a los repartimientos de negocios de Indias, donde se señala que los guardacostas de América han de estar a cargo de la Marina Real. Sin Lugar, 1792.

⁹⁸² *Ibidem*. “... los constructores mercantes, ajenos quizás del arte de fabricar buenos buques de guerra, tienen mucha experiencia de lo que necesitan los barcos de comercio, los hacen acomodados a las facultades de sus dueños al objeto en que se han de emplear, a las navegaciones que deben emprender, y a lo que permiten los puertos de su salida y destino.”

oficiales de mar, catorce soldados y setenta hombres de mar, sumando un total de ciento dos tripulantes.⁹⁸³

El falucho cañonero “Fogoso” que se botó el 10 de febrero de 1806, también se hallaba empernado y clavado con bronce de la línea de flotación para abajo, forrado con cobre viejo sobre papel, sus ligazones y tablazón eran de cedro; su quilla, roda y codarte de madera dura. De eslora tenía 55,6; de manga 20,5 y su puntal 7. Pesaba unas cincuenta y dos toneladas. Su artillería estaba conformada por un cañón de doce y dos obuses de cuatro libras. En su tripulación se encontraban un oficial de guerra, cuatro oficiales de mar y treinta marineros, lo que sumó treinta y cinco personas.

La lancha cañonera “Concepción” fue construída en el año 1787, cuando los corsarios de Caracas se encargaban del resguardo del Virreinato. Posteriormente su construcción se reformó y se hizo del todo nueva, el fondo lo tenía forrado de cobre sobre tablas de media pulgada y se hallaba clavada con metal. Nuevamente fue botada, despues de su carena en firme, el 23 de diciembre de 1803. De eslora tenía 60, de manga 17, de puntal 5,6 y pesaba treinta y cuatro toneladas. Se hallaba artillada con un cañón de doce y dos de cuatro libras. Su tripulación constaba de un capitán, dos oficiales de mar, un brigada, diez marineros y doce grumetes, lo que sumaba un total de treinta y seis hombres.

La lancha cañonera “Micomicona” se botó al agua por primera vez en 1787. Luego, al igual que a la “Concepción”, se le corrigió su construcción con las mismas características, y fue echada al mar el 9 de enero de 1805. De eslora tenía 60, de manga 15, puntal 5,6 y pesaba treinta y dos toneladas. Se armó con un cañon de doce y dos de cuatro libras. Su tripulación contó con un oficial de mar más que la anterior, es decir estaba compuesta por trenta y siete personas.

⁹⁸³ AGM, Guardacostas, 1186. Estado general de los barcos que integran la escuadra guardacostas de Cartagena de Indias. Sin lugar ni fecha.

Como último ejemplo está la goleta “Flecha” fabricada en el año 1798, subsiguientemente se carenó de firme en tierra y volvió a poner en servicio el 20 de julio de 1804. El fondo lo tenía forrado en cobre sobre tablas de media pulgada clavada con metal. Se artilló con un cañón de a seis libras, de eslora tenía 68, de manga 10 y puntal 3. Su tripulación constaba de un capitán, dos oficiales de mar, un brigada, diez artilleros de mar, diez marineros y doce grumetes, lo que hacía un total de treinta y seis personas.⁹⁸⁴

El arzobispo-visorrey durante la “Expedición del Darién” había mandado a construir diez lanchas cañoneras para proteger los nuevos establecimientos. Entre sus características técnicas destacaron: contaron con aparejo de balandra, cubierta cerradas, con veintiocho remos, artilladas con un cañón de a veinticuatro libras en proa que giraba en todas direcciones, dos más de a cuatro en popa que podían ser trasladados a proa, y veintidos pedreros.⁹⁸⁵

El rey aprobó en julio de 1798 la construcción de seis lanchas cañoneras de ataque en Cartagena de Indias. Habían sido propuestas por el gobernador⁹⁸⁶ y su Junta de Guerra al visorrey, para mejorar la defensa naval de la plaza. En el Virreinato Neogranadino, en un principio se dudó si debían estar a disposición del gobernador, quien las dotaría y dirigiría bajo sus criterios o si se pasarían a las órdenes del comandante de Marina. El monarca decidió que la construcción la costeara la Real Hacienda, pero su mando sería de la Marina, que era la institución facultada para operarlas con la mayor inteligencia.⁹⁸⁷

⁹⁸⁴ *Ibidem*.

⁹⁸⁵ AGN, Expediciones, 7. Borrador referente a la construcción de las lanchas cañoneras que ha establecido el visorrey de Santa Fe para los nuevos establecimientos del Darién. Aranjuez, 24 de mayo de 1788.

⁹⁸⁶ AGS, Secretaría de Guerra, 7247, Expediente 23. Oficio de Pedro Mendinueta para Antonio Cornel. Informa del exitoso ataque de las lanchas cañoneras a la fragata de guerra inglesa “Meleaguer” Santa Fe, 19 de marzo de 1800.

⁹⁸⁷ AGS, Secretaría de Guerra, 7245, Expediente 22. Oficio de Juan de Lángara para Juan Manuel Álvarez. Informa sobre la construcción de seis lanchas cañoneras en Cartagena de Indias. Palacio, 10 de julio de 1798.

La fabricación de las lanchas cañoneras tuvo algunas dificultades. La guerra entre España e Inglaterra, iniciada en 1796, causó considerables problemas logísticos de abastecimiento en la plaza marítima de Cartagena de Indias. La escasez de víveres ocasionó retrasos para que la lancha “Micomicona” y la goleta “Flecha” zarparan hacia la ensenada de La Cruz, en enero de 1799, a buscar las maderas que se hallaban acopiadas para trasladarlas al Apostadero y ser utilizadas en la construcción de las embarcaciones.

El problema se logró paliar parcialmente cuando pasó la “Micomicona”⁹⁸⁸ a la costa de sotavento a buscar algunos alimentos, allí solamente consiguió diez botijas de arroz, utilizadas posteriormente para que los dos guardacostas dieran la vela para buscar las maderas.⁹⁸⁹ Una vez finalizada la construcción de las mencionadas embarcaciones se procedió a armar, cada una de ellas, con un cañón de bronce de grueso calibre.⁹⁹⁰ Por último, se sabe que también se fabricó una bombardita igual a las de España, artillada con dos cañones de a veinticuatro libras cada uno.⁹⁹¹

En cuanto al armamento defensivo y ofensivo llevado por los guardacostas de Cartagena de Indias, se puede afirmar que fue diverso y acorde al tipo de embarcación, es decir, adaptado a la función militar que cumplían cada uno. Verbigracia, para combatir a un contrabandista relativamente protegido no era necesario el mismo poder de fuego requerido para abatir una fragata o navío de guerra británico. La artillería

⁹⁸⁸ AGN, Milicias y Marina, 60. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para Pedro Mendinueta. Informa que debido a la escasez de víveres la lancha cañonera “Micomicona” no pudo continuar transportando maderas. Cartagena de Indias, 20 de febrero de 1799.

⁹⁸⁹ AGM, Expediciones, 26. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para Juan de Longara. Informa sobre la construcción de las lanchas cañoneras. Cartagena de Indias, 31 de enero de 1799.

⁹⁹⁰ AGN, Milicias y Marina, 50. Oficio de Cosme de Carranza para Pedro Mendinueta. Informa sobre la artillería de los guardacostas. Cartagena de Indias, 20 de marzo de 1800.

⁹⁹¹ AGM, Guardacostas, 1186. Notas de Miguel Antonio de Irigoyen referentes al estado general de los guardacostas. Cartagena de Indias, 28 de septiembre de 1807.

más común de los buques fue el cañón⁹⁹² de hierro fundido o bronce, siendo este último el de mejor calidad, debido a su mayor resistencia, seguridad y menor peso.

Sin embargo, la Real Armada española, al igual que muchas otras grandes Marinas del siglo XVIII, para artillar sus barcos tuvo preferencia por los cañones contruidos con el material férreo, aunque resultaran ser más pesados, lo cual incrementaba el esfuerzo humano para su traslado a bordo, aumentaba mucho más el peso de los barcos militares, los cuales interesaba que fueran livianos y veloces, además de no ser tan resistentes y exentos de peligro como los otros. El criterio prevaleciente, por encima de las características señaladas, fue el económico, porque los cañones de hierro fueron siempre más baratos que los de bronce.⁹⁹³

El alcance de la artillería no se podía medir de forma precisa, debido a que influían varios factores, como eran el calibre del cañón, la calidad y cantidad de pólvora empleada, el grado de inclinación que tenía el arma al efectuarse el disparo, las condiciones atmosféricas, y por último el tipo de munición empleada y sus cualidades.⁹⁹⁴ No obstante, un disparo podía alcanzar hasta los tres mil metros, aunque para hacer efectivo el tiro lo ideal era realizarlo a una distancia inferior a los mil metros.

Los cañones, según la estrategia de combate empleada, podían disparar varios tipos de carga, como eran: la bala rasa, palanqueta, metralla

⁹⁹² “Cañon es una pieza de hierro ó bronce compuesta de dos ó más conos truncados, con un hueco cilíndrico, cuyo eje coincide con el de los conos. El diámetro de este hueco cilíndrico es mayor ó menor segun lo es tambien el del globo de hierro llamado bala que se pretende arrojar. Estas diferencias entre los diámetros de los huecos cilíndricos de los cañones entre sí y de los globos sólidos de las balas unas con otras se denominan calibres; y así al cañon cuyo hueco cilíndrico admite con corta holgura una bala de hierro de peso de á 36 libras se le denomina del calibre de á 36, al que la admite de á 24 libras del calibre de á 24, de á 18, 12, 4 y hasta 1 segun el número de libras de peso de las balas de hierro que con la establecida corta holgura admiten los huecos cilíndricos que denominamos ánimas de los cañones.” Francisco Ciscar, *Cartilla de artillería de Marina para el uso de los guardias marinas*, Madrid, Imprenta Real, 1830, pp. 16-17.

⁹⁹³ Juan Torrejón Chaves, “La Artillería en la Marina española del siglo XVIII” en *Militaria: Revista de cultura militar*, Madrid, Universidad Complutense, 1997, nº 10, pp. 295-296.

⁹⁹⁴ Para ampliar los conocimientos sobre los alcances de las balas de cañones de diferentes calibres se recomienda ver: Ramón de Salas, *Prontuario de artillería para el servicio de campaña, por orden alfabético o de materias*, Madrid, Oficina de E. Aguado, 1833, pp. 1-8.

y en casos extraordinarios la bala roja. La rasa⁹⁹⁵ fue la más popular para el combate naval por lograr el mayor alcance y precisión de todas las municiones existentes. El daño más común causado por la esfera de hierro era hacer boquetes en los cascos de las naves, según se diera el caso podían llegar a atravesar el barco. Debido al violento impacto con que el proyectil traspasaba las estructuras de maderas de los buques se generaban mortíferas lluvias de astillas en todas las direcciones, pudiendo crear importantes bajas entre las personas hubicadas cerca del área afectada, causando lesiones, mutilaciones y finalmente la muerte por las graves heridas que solían producir hemorragias letales. El tiro al casco, habitualmente buscaba destruir o dañar la artillería del enemigo, y en ocasiones intentar hundir el barco si se tenía la suficiente pericia para atinar en diversas oportunidades con las difíciles descargas por debajo de la línea de flotación.

Por otro lado, la palanqueta se empleaba para abatir blancos no muy lejanos, podía alcanzar un poco más de la mitad de la bala rasa. Su mayor longitud abarcaba más objetos en su choque con el blanco que una bala rasa, lo cual las hacía oportunas para desarbolar, romper velas y cabos, para de esta forma quitarle al barco enemigo la posibilidad de maniobrar, aunque no eliminaba su capacidad de fuego.

La metralla causaba efectos similares a las velas y cabos, pero con el añadido que era mortal para la dotación por los grandes estragos que conseguía causar al expandirse la munición en un área considerable. No obstante, su alcance podía llegar a ser el de la mitad de la bala rasa. Se solía emplear para “ablandar” a la marinería protectora de un barco

⁹⁹⁵ “La llamada bala rasa es un globo macizo de hierro colado. La palanqueta que hoy día está en uso es una masa de hierro batido, que puede considerarse compuesta de dos pirámides exágonas que las une por sus bases menores. Las bases mayores de las pirámides son los círculos que circunscriben la figura exágona, y forman en esta parte un cordón para que no se lastime la pieza. La metralla es un conjunto de balas pequeñas, arregladas unas sobre otras en un zoquete ó platillo circular de madera ó hierro, alrededor de un arbolito de lo mismo, que se levanta perpendicularmente sobre el centro del platillo, y se sujetan por medio de un saquillo de lona, entrelazado con varias vueltas de merlín ó piola, según los calibres, á que llaman trincapiar, y terminan en una gasa por donde se manejan.” Francisco Ciscar, *Cartilla de artillería de Marina para el uso de los guardias marinas*, Madrid, Imprenta Real, 1830, pp. 79-80.

enemigo antes de ser abordado, o como arma defensiva, evitando a las fuerzas contrarias asaltar la embarcación. Su devastador efecto sobre la tripulación generalmente obligaba al adversario a rendirse.⁹⁹⁶

Por último, la bala roja⁹⁹⁷ era igual a la rasa pero con la diferencia que previamente a ser disparada se calentaba al rojo vivo con el objetivo de convertirla en una munición incendiaria, la cual dentro de las estructuras de madera de un barco podía ser mortal.⁹⁹⁸ Inicialmente se empleó solo en la artillería de tierra, porque para utilizarla a bordo de los barcos se requería tomar muchas precauciones para evitar posibles incendios, tanto al caldearla como al manipularla antes de ser descargada.⁹⁹⁹

Otra pieza de artillería usada con frecuencia por los guardacostas de Cartagena de Indias fue el obús, que era un cañón corto pero de un grueso calibre, aunque inferior al del mortero. Este armamento también se montaba sobre una cureña. Entre sus principales características se encontraban el de ser mucho más liviano que los cañones, debido a su reducida longitud, y se empleaban principalmente para disparar bombas y preferentemente metralla a objetivos situados a corta distancia.¹⁰⁰⁰

Aunque las embarcaciones de guerra españolas tendieron a ser armadas con artillería de diversos calibres, los cañones más grandes que llegó a usar la Real Armada en los navíos y fragatas eran del calibre de 36 libras y los obuses de 48 libras. No obstante, en la flota de guardacostas de Cartagena de Indias la institución castrense empleó los siguientes:

⁹⁹⁶ *Ibidem*, p. 81.

⁹⁹⁷ “El primero que empleó en Europa la bala roja con suceso fue el Elector de Brandemburgo (ahora se titula rey de Prusia) el año de 1675, en el sitio de Stralsund.” Ramón de Salas, *Prontuario de artillería...*, p. 113.

⁹⁹⁸ “Modo de cargar con bala roja. Las balas se enrojecen hasta el color cereza en unos hornillos portátiles. Donde no los hay basta una parrilla puesta sobre un hoyo que tenga comunicacion de aire para facilitar la combustion. Se pone carbon sobre las balas de modo que tengan fuego por todos lados. (...) para la carga se ha de emplear poca pólvora: $\frac{1}{4}$ ó $\frac{1}{2}$ del peso de la bala basta, pues se debe procurar que la bala se aloje y no agujeree el objeto, y porque para no tener que poner taco encima se deja la pieza con alguna elevacion, y la carga fuerte daría un alcance escésivo.” *Ibidem*, p. 112.

⁹⁹⁹ Francisco Ciscar, *Cartilla de artillería...*, pp. 83-84.

¹⁰⁰⁰ Francese Xavier Hernández Cardona y Xavier Rubio Campillo, *Breve historia de la guerra moderna*, Madrid, Ediciones Nowtilus, 2010, p. 109.

**TIPOS DE CALIBRES DE LA ARTILLERÍA USADA POR LOS
GUARDACOSTAS DE CARTAGENA DE INDIAS ENTRE 1788 Y 1808¹⁰⁰¹**

CAÑONES	OBUSES
2 libras	3 libras
3 libras	4 libras
4 libras	6 libras
6 libras	8 libras
8 libras	14 libras
10 libras	24 libras
12 libras	
16 libras	
18 libras	
24 libras	

Los guardacostas neogranadinos, además de los cañones y obuses ya señalados, también contaron con morteros y pedreros como parte de su artillería. El mortero¹⁰⁰² debido a su gran diámetro y pequeña longitud ofrecía una gran facilidad para limpiarlo y cargarlo. Se usaban principalmente para disparar bombas¹⁰⁰³ que causaban importantes destrozos e incendios al explotar en el lugar que caían, arruinando los edificios o barcos bombardeados, por su gran peso y estallido.

Además de la munición explosiva, esta arma solía ser empleada para disparar importantes cargas de metralla que podían causar muchas bajas al enemigo cuando se encontraba a una distancia corta. Mientras que los pedreros eran una especie de morteros empleados con el fin de descargar piedras o granadas de mano, las cuales también estallaban.¹⁰⁰⁴

Es de destacar que los tiros de los cañones solían ir realizando una trayectoria de línea horizontal, mientras que la munición disparada por los obuses, morteros y pedreros efectuaban un recorrido parabólico. Es decir, la bala lanzada por el primero de ellos llega a su objetivo de forma frontal,

¹⁰⁰¹ Elaboración propia a partir de: AGI, Santa Fe, 1092; AGM, Corso y presas, 5217; Expediciones, 26, 28, 37; y Guardacostas, 1186.

¹⁰⁰² “Por la palabra mortero se entiende una pieza de artillería de bronce ó de hierro semejante al cañon, propiamente así llamado, con la diferencia de ser mas corta, y tener el hueco de su ánima mucho mas ancho ó de mayor diámetro que el de los cañones.” Francisco Ciscar, *Cartilla de artillería*..., p. 108.

¹⁰⁰³ “Bomba es un globo de hierro ágrío ó colado que se carga con pólvora, y tiene una boquilla en la cual se le ajusta una espoleta de madera cargada de mixto, que sirve para comunicar el fuego á la pólvora puesta anticipadamente en la parte hueca de la bomba por cuyo medio revienta y hace su efecto.” *Ibidem*, p. 115.

¹⁰⁰⁴ Javier de Santiago Hoppe, *Nociones de artillería para el uso de los sargentos y cabos del arma*, Madrid, Imprenta de J. A. García, 1863, p. 24.

y la proyectada por las tres piezas de artillería restantes impactaban desde arriba hacia abajo.

Retomando el tema de la bala roja, se puede afirmar que a esta munición incendiaria se le prestó bastante atención en Cartagena de Indias. El jefe de escuadra don Joaquín Cañaveral siendo gobernador y comandante general de los guardacostas, en los inicios del año 1791, la incorporó a la defensa de la plaza, considerándola como un arma imprescindible para repeler, con la artillería ubicada en tierra y la llevada al mar en los guardacostas, cualquier ataque naval.

El experimentado marino convencido del poder destructivo de la bala roja y su importancia para la defensa de una plaza marítima, el día 17 de marzo de 1791 convocó a toda la guarnición de la ciudad, oficiales ingenieros, artilleros y a la Marina, para hacerles una demostración práctica de los terribles y rápidos efectos producidos por el artilugio bélico. Haciendo bajar a tierra los condestables y artilleros de brigada de las fragatas de guerra que se hallaban en el puerto, mandó construir un espaldón de madera que simulaba el costado de un navío, hubicado a 256 toesas de la batería, y al primer cañonazo realizado se incendió, comenzando inmediatamente a brotar humo de su interior, incrementando el efecto un segundo disparo.

Para apagar el fuego producido se necesitaron dos horas y cuarto, contando con el auxilio de dos bombas de agua, trece cubos, muchos sirvientes empleados en la faena y tres pozos grandes abiertos por prevención: dos a los costados y el otro detrás del blanco. Igualmente, se experimentó con el objetivo de saber con precisión los minutos que tardaba la bala roja en el interior del cañón sin hacer estallar la pólvora, y de esta manera calcular el margen de tiempo que tenía el artillero para apuntar con la suficiente seguridad, obteniendose un resultado de un cuato de hora.

Cañaveral, debido a la fe que tenía en el arma incendiaria, le solicitó al rey que aprobara una licencia para instruir a los artilleros

veteranos y de las milicias en el uso de la bala roja, dos o tres veces al mes, a semejanza de como se realizaban las prácticas del disparo de cañón con balas frías, efectuadas dos veces a la semana. La medida tenía como objetivo poder usar la misma con acierto, cuando se requiriera repeler un ataque naval contra la plaza.¹⁰⁰⁵

La bala roja tuvo tal aceptación en Cartagena de Indias, que además de ser utilizada con las baterías ubicadas en tierra, también en el año 1801 existió en la escuadra guardacostas una “Lancha de Hornillo”¹⁰⁰⁶ para disparar la munición incendiaria. Estaba previsto que esta embarcación debía navegar unida a las lanchas cañoneras cuando las circunstancias del servicio lo exigieran.¹⁰⁰⁷ Tres años después, es decir, en 1804 aun el Apostadero seguía contando con el barco adaptado para tal fin, su tripulación se conformó con once hombres, a saber: un oficial de mar, tres artilleros, tres marineros y cuatro grumetes.¹⁰⁰⁸

Una vez vista el la artillería pesada que solían llevar los guardacostas, empleada en los inicios de los ataques o defensas, se pasará a evaluar las armas ligeras, entre las que se hallaban las llamadas blancas y de fuego, utilizadas cuando culminaban los cañoneos y bombardeos, tanto para efectuar un abordaje como para repelerlo. Toda la tripulación de la escuadra se equipaban con cuchillos, puñales, machetes, sables, lanzas, pistolas, fusiles, esmeriles,¹⁰⁰⁹ francos de fuego,¹⁰¹⁰ y trabucos.¹⁰¹¹

¹⁰⁰⁵ AGS, Secretaría de Guerra, 7241, Expediente 31. Oficio de Joaquín Cañaveral para el conde del Campo Alange. Informa sobre las prácticas realizadas con la bala roja para medir su utilidad. Cartagena de Indias, 30 de marzo de 1791.

¹⁰⁰⁶ AGM, Expediciones, 28. Estado general de los fuerzas navales del Apostadero. Cartagena de Indias, 20 de abril de 1801.

¹⁰⁰⁷ AGN, Milicias y Marina, 50. Oficio de Cosme de Carranza para Pedro Mendinueta...

¹⁰⁰⁸ *Ibidem*, 37. Estado de las fuerzas sutiles del Apostadero. Cartagena de Indias, 8 de abril de 1805.

¹⁰⁰⁹ “Esmeril, pieza ligera que disparaba balas de 10 onzas (300 gr), su longitud era de 37 calibres y el calibre de 4 a 5 cm.” Juan Tous Meliá, *El Tigre, un cañón de a 16. Historia y leyenda*, Santa Cruz de Tenerife, Museo Militar Regional de Canarias, 1999, p. 21.

¹⁰¹⁰ “Francos de fuego es un pomo de vidrio delgado que forma en su medianía una cintura á manera de una calabaza; esta se llena de pólvora comun y se le tapa su boquilla con un taco ajustado de corcho, el cual se cubre con cera vírgen, y para mas precaucion se encapilla con pergamino. A la cintura del vidrio se atan dos cabos de mecha, que se encienden por los extremos cuando se quiere arrojar el frasco.” Francisco Ciscar, *Cartilla de artillería...*, pp. 145-146.

¹⁰¹¹ AGI, Santa Fe, 1095; Estado, 52. AGM, Corso y presas, 5221; y Expediciones, 26.

Finalmente, se puede concluir que las armas empleadas por la tripulación de los guardacostas de Cartagena de Indias eran muy temidas por las tripulaciones de los diversos barcos enemigos, porque los combates con este tipo de material bélico se caracterizaban por ser muy sangrientos. Los artefactos activados por pólvora y los frascos de fuego se utilizaban a corta distancia, mientras que los instrumentos cortantes y penetrantes eran empleados cuerpo a cuerpo, negándosele la posibilidad a los combatientes, de ambos bandos, de huir a ningún sitio, a diferencia de como sí se podía hacer en un enfrentamiento llevado a cabo en tierra.

3. La protección contra la ofensiva naval de la Revolución Francesa. 1793-1795

Después de haber analizado las especificaciones relevantes de la escuadra guardacostas de Cartagena de Indias, se pasará a ver su actuación. Como ya se ha señalado, para España el período de tiempo que comprendió desde 1788¹⁰¹² hasta 1808 transcurrió marcado, en más de la mitad, por guerras con sus vecinos europeos, principalmente con Inglaterra y en menor grado contra Francia. Los conflictos bélicos originados en el viejo continente no solamente se pelearon en él, sino que el campo de batalla cruzó el Océano Atlántico hasta llegar al Mar Caribe, donde el Virreinato del Nuevo Reino de Granada, debido a su estratégica ubicación geopolítica, siempre se vio afectado por las beligerancias.

Sin duda, el Caribe y su territorios aledaños adquirieron un gran protagonismo en las contiendas de España durante el siglo XVIII e inicios

¹⁰¹² “Entrado el reinado de Carlos IV seguía la marina española manteniendo su prestigio: era aún la segunda del mundo.” Carlos Ibáñez de Ibero, *Historia de la Marina de Guerra española. Desde el siglo XIII hasta nuestros días*, Madrid, Espasa-Calpe, S. A., 1943, p. 204.

del XIX,¹⁰¹³ por convertirse en el teatro de operaciones bélicas predilecto por sus adversarios europeos con colonias en la región, como eran Inglaterra, Francia y Países Bajos, que se vieron obligados a disputarle a la Corona Española el control de rutas marítimas para asegurar su participación en el fructífero comercio ultramarino.¹⁰¹⁴ En diversas ocasiones, los enemigos ocuparon espacios hispanos (preferentemente islas), que luego fueron empleadas como moneda de cambio en las negociaciones de paz, para recuperar alguna otra zona en disputa o acceder a privilegios comerciales.

Empero, no solamente la guerra en el Caribe dieciochesco le garantizaba a las potencias rivales de España tomar parte en el prospero comercio, además la importancia mercantil de la región la convirtió en un objetivo militar *per se*, debido a que los adversarios del imperio también veían aquel espacio geográfico como su mayor contribuyente, el principal mercado para la venta de sus productos manufacturados, proveedor de materias primas y a un fiel aliado incondicional. Por estas circunstancias los enemigos de la monarquía hispano-católica decidieron en diversas ocasiones poner en práctica las hostilidades allí, para así romper la normalidad de las economías de sus territorios, que eran la primordial fuente de riquezas del reino, con cuyo dinero, entre muchas otras cosas, se financiaban sus Ejércitos y Marina de Guerra.

En síntesis, los países que le disputaron la hegemonía a España coincidieron en que la mejor forma de hacerle daño al poderoso imperio era llevando a cabo las hostilidades en el Caribe. Estas decisiones

¹⁰¹³ “El Caribe actuaba como una gran zona operacional, las zonas desde donde salían las ofensivas fueron Cuba, Puerto Rico, Yucatán, Santo Domingo y Guatemala, la Habana fue el principal centro de ofensivas, de distribución de armas, armadas, hombres y pertrechos; el soporte logístico o de abastecimientos se encontraba fuera del alcance del centro de conflicto (Veracruz, la Guaira, Puerto Cabello, Cartagena y Trinidad), de todas estas, el Virreinato de Nueva España aportaba el grueso de la distribución de situados para el mantenimiento del aparato bélico de las otras provincias; el sistema de bases descentralizadas demostró su eficiencia en el caso de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos y en la toma de puerto Delfin.” Jairo A. Bracho Palma, *La defensa naval en la Capitanía General de Venezuela (1783-1813)*, Caracas, Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, 2005, p. 74.

¹⁰¹⁴ Un libro que trata muy bien el tema es de: Juan Manuel Zapatero, *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, San Juan de Puerto Rico, Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1964.

militares, tomadas por la importancia geopolíticas de la zona, obligó a los altos mandatarios hispanos a mejorar e incrementar la defensa de sus territorios, costas y mar, con las respectivas consecuencias económicas del caso, para de esta forma garantizar el comercio regional y trasatlántico.

En el país vecino del Norte de España los dos hechos más trascendentes, de la llamada Revolución Francesa, que marcaron el inicio del cambio violento en las instituciones, sociales, políticas, económicas y militares galas fueron la autoproclamación del Tercer Estado como Asamblea Nacional el 17 de junio de 1789 y la toma de la Bastilla el 14 de julio de 1789, finalizando con el golpe de Estado de Napoleón Bonaparte el 9 de noviembre de 1799, también llamado el 18 brumario del año VIII de la República, según el calendario republicano francés.¹⁰¹⁵

La Revolución Francesa se caracterizó por hallarse inmersa dentro del pensamiento intelectual de la burguesía gala del siglo XVIII, que basó sus principios en el movimiento de la Ilustración, dando prioridad a la razón, la libertad, igualdad, propiedad y seguridad.¹⁰¹⁶ Inicialmente fue un movimiento netamente nacional, pero tardó poco en ser exportado una vez superadas las barreras de las fronteras. Las relaciones entre España y Francia, en buena parte de la decimo octava centuria, se había fundamentado en alianzas llevadas a cabo a través de pactos realizados entre ambas familias reales. Los revolucionarios decapitaron a Luis XVI el 21 de enero de 1793, su muerte no solamente simbolizó la caída de un rey, sino de un modelo político que poco tiempo antes había pasado a llamarse *Antiguo Régimen*, dando paso a un Estado liberal-burgués.

¹⁰¹⁵ Se recomienda ver: Denis Woronoff, *Nueva historia de la Revolución Francesa. La República burguesa. De termidor a brumario, 1794-1799*, Barcelona, Editorial Ariel, 1981.

¹⁰¹⁶ *Ibidem*, pp. 59-60. “Entre la muerte de Carlos III y las Cortes de 1789 habían tenido lugar acontecimientos trascendentales de los que España no podía evadirse ya que sucedieron en Francia, la aliada familiar, y afectaron directamente al ser de la Monarquía, a todas las ideologías, a las mentalidades, a todo el orden social, religioso y político establecido. Y ante la Revolución Francesa, el ministro ilustrado y fomentador de la Ilustración española, al observar que el poder de las ideas estaba a punto de derrocar al rey francés, involucionó hacia posiciones de resistencia y medidas de represión para que ni ideas, ni libros, ni personas subversivas, ni siquiera noticias de la Revolución, penetrasen en España, tan vulnerable en sus muchas fronteras de la metrópoli y de las Indias. Y es que los gobernantes del siglo XVIII, por muy ilustrados que fueran, eran ante todo y sobre todo, regalistas.”

La muerte de Luis XVI en la guillotina supuso un verdadero malestar para los borbones españoles, lo mismo que la proclamación de la República en el país vecino, que podía generar importantes repercusiones en la Corona hispana. El cambio estructural del modelo del Estado francés,¹⁰¹⁷ que la Asamblea Nacional pretendía exportar, se convirtió en un peligro real con la suficiente capacidad para poner en jaque a las monarquías europeas. Como respuesta ante la amenaza, occidente se coordinó militarmente, es decir, se creó una coalición integrada por Rusia, Austria, el Reino de Nápoles, las Provincias Unidas de los Países Bajos, el Reino de Cerdeña, el Reino Unido y por supuesto el Reino de España.¹⁰¹⁸ El objetivo primordial de los aliados era invadir Francia y por medio de la fuerza poner fin al proyecto de los revolucionarios.¹⁰¹⁹

Las operaciones militares de los aliados tuvieron sus avances en un principio, aunque poco después los nuevos Ejércitos franceses contraatacaron enérgicamente en todos los frentes, logrando expulsar a los invasores y aprovechando la oportunidad para ampliar sus fronteras, anexionando los territorios que se iban conquistando en la guerra. El caso de España no fue ajeno a la generalidad, también había comenzado la guerra de forma favorable, pero en poco tiempo su eficacia bélica cesó y comenzó a acumular derrotas, por lo cual de invasora pasó a ser invadida.¹⁰²⁰ Los galos revolucionarios lograron tomar Cataluña, Vascongadas, Navarra y Miranda de Ebro.

¹⁰¹⁷ La Revolución Francesa no resultó beneficiosa para los intereses de su Marina de Guerra, porque los nuevos líderes de la naciente República expulsaron de la institución castrense a casi todos los oficiales experimentados que se habían encontrado ampliamente comprometidos con la Monarquía y no les gustaba la ruptura del orden del considerado "*Antiguo Régimen*". Alfred Thayer Mahan, *Influencia del poder naval en la historia*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2007, p. 140.

¹⁰¹⁸ "Las fuerzas marítimas de España en el momento de la revolución francesa, se calculaban en 72 navíos de línea de 112 á 58 cañones, 41 fragatas, y otros 109 barcos de varios portes, armado todo con 10.000 cañones. Los registros de las clases de los tres departamentos del Ferrol, Cartagena y Cádiz le daban mas de 50.000 marineros." Ambroise Marie Arnoul, *Sistema marítimo y político de los europeos en el siglo diez y ocho, fundado en sus tratados de paz, comercio y navegación*, Madrid, Imprenta de D. Miguel de Burgos, 1817, pp. 22-23.

¹⁰¹⁹ Véase: Thomas Carlyle, *Fuego y cenizas: la Revolución Francesa según Thomas Carlyle*, Barcelona, Editorial Ariel, 2011.

¹⁰²⁰ Se recomienda ver: José A. Ferrer Benimeli, *El Conde de Aranda y el Frente Aragonés en la Guerra contra la Convención (1793-1795)*, Zaragoza, Facultad de Filosofía y Letras, 1965.

La evolución del conflicto obligó a la Corona, representada por don Manuel Godoy, a negociar el cese de las hostilidades el 22 de julio de 1795 (Tratado de Basilea).¹⁰²¹ España tuvo que reconocer como legítimo al gobierno revolucionario y ceder la parte Oeste (Santo Domingo) de la isla La Española, a cambio de la devolución de sus territorios del Norte de la Península Ibérica. Asimismo, se normalizaron las relaciones comerciales entre ambas naciones,¹⁰²² y como único hecho a celebrar se le concedió el título de Príncipe de la Paz a Godoy por sus gestiones.¹⁰²³

Se puede afirmar, como ya se ha hecho en anteriores ocasiones, que dentro del conjunto de las diversas unidades político-administrativas coexistentes en el Caribe español, el Virreinato del Nuevo Reino de Granada a partir de 1739 fue considerado por la Corona como un área estratégica. Además de las riquezas que generaba por sí mismo, también actuó como la primera línea defensiva del Norte del Virreinato del Perú, considerado uno de los más importante del imperio por sus enormes riquezas de plata y oro.

¹⁰²¹ “En diciembre de 1788 comenzó el problemático reinado de Carlos IV, que al año siguiente se tiene que enfrentar con el trauma de la Revolución Francesa, trauma familiar pero también, y sobre todo, trauma ideológico de todo un sistema que, tras hacer jurar la Constitución al monarca tranco de todo un sistema que, tras hacer jurar la constitución al monarca francés, terminó entregando al pueblo, a ese pueblo por el que tanto luchaban los “ilustrados”, todo el poder violentamente arrebatado al desgraciado Luis XVI, el “ciudadano Borbón” de la drástica justicia revolucionaria. Floridablanca, de matiz más conservador, fue sustituido por Aranda, amigo personal de muchos de los revolucionarios, que terminaría también destituido en 1792 para dar paso a Manuel Godoy Álvarez de Faria, que pasó en pocos años de guardia de corps a favorito de la Reina y capitán general de los reales ejércitos, siendo nombrado primer ministro cuando solamente contaba 25 años de edad.” Pedro Sánchez Núñez, *Venturas y desventuras de un marino utrerano: José de Córdova y Ramos*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 2002, p. 31.

¹⁰²² *Ibidem*, “Ejecutado el monarca francés en la guillotina de la plaza de la Concordia en 1792, España declaró la guerra a los revolucionarios franceses, guerra que empezó triunfal y terminó en un auténtico desastre para nuestros ejércitos, sellado con la paz de Basilea en 1795, ratificada en el tratado de San Ildefonso en 1796. Así se daría lugar a una renovación de la alianza hispano-francesa contra Inglaterra en 1797, alianza que se estrenó el mismo año con una sonada derrota frente al Cabo de San Vicente, donde nuestra escuadra fue diezmada por la flota inglesa del almirante Jervis, desde entonces Lord San Vicente.”

¹⁰²³ Facundo Goñi, *Tratado de las relaciones internacionales de España*, Madrid, Establecimiento Tipográfico de don Ramón Rodríguez de Rivera, 1848, p. 84.

Asimismo, las ciudades neogranadinas de Santa Fe y Cartagena de Indias¹⁰²⁴ se convirtieron en dos puntos importantes por donde se condujeron cuantiosas cantidades de metales preciosos, dinero y diversos productos provenientes del interior del continente suramericano, posteriormente transportados hacia España.¹⁰²⁵ También es de destacar que los caminos interiores de Nueva Granada que conducían al Caribe, actuaron como las venas por donde fluyó buena parte de la comunicación pública y privada enviada a la metrópoli europea y viceversa.¹⁰²⁶

En el contexto anteriormente descrito, los guardacostas de Cartagena de Indias cumplieron el papel de actuar como la primera barrera entre el Mar Caribe y Tierra Firme, considerada la principal vía de acceso por donde los enemigos podían penetrar en el interior del continente o ejecutar fraudes fiscales. La gestión que llevó a cabo el Apostadero entre 1796 y 1802, bajo el mando de oficiales de la Real Armada, además de interesarse en emprender una lucha contra el contrabando y fomento del incremento del tráfico del comercio lícito, ofreciéndole a los tratantes vías de comunicación marítimas seguras, también defendió la plaza de los asedios de los corsarios franceses provenientes de la isla de Santo Domingo, y la introducción y ejecución de ideas revolucionarias contrarias al régimen implantado.

¹⁰²⁴ “Cartagena de Indias supone para el Nuevo Reino y para la Corona tanto o más que Santa Fe. Su privilegiada situación y su puerto, importante no sólo para las tierras que rodean el Magdalena, sino para todas las posesiones españolas en América del Sur, constituían un blanco seguro para los enemigos de la Corona en período de guerra y para el contrabando en los de paz también.” María Teresa Garrido, *La creación del Virreinato de Nueva Granada*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1965, pp. 11-12.

¹⁰²⁵ AGI, Santa Fe, 909. Oficio del virrey Joseph de Ezpeleta para Diego de Gardoquí. Informa sobre los caudales que debía enviar a España. Santa Fe, 19 de octubre de 1796. “Acabo de recibir la real orden de 15 de junio último que vuestra excelencia se sirve comunicarme, avisándome queda enterado su majestad de la noticia que comuniqué a esa vía reservada en carta de 19 de marzo último nº 804 de estar próximos a salir de esta capital para Cartagena de Indias, los caudales procedentes de las cajas reales de Quito, Cuenca, Guayaquil, Popayán, Antioquia, y esta capital correspondientes al año pasado de 1795...”

¹⁰²⁶ AGI, Estado, 52. Oficio de Pedro Mendinueta para el Príncipe de la Paz. Informa que el bergantín “El Galgo” que conducía el correo de España fue apresado. Santa Fe, 19 de agosto de 1798.

3.1. Los combates del contrabando en los inicios de la Revolución Francesa

Durante los inicios de la Revolución Francesa en 1789, el servicio prestado por los guardacostas de Cartagena de Indias, no tuvo cambios significativos. Las embarcaciones siguieron dedicándose fundamentalmente a combatir el contrabando que se realizaba en las costas neogranadinas del Caribe. La Marina al ejercer sus competencias militares, además de garantizar el resguardo del litoral, también trabajó en pro del fomento del comercio que redundaba en ingresos para la Real Hacienda.

En medio del escenario anteriormente señalado, a mediados de junio del año 1789, el comandante general del Apostadero, capitán de navío don Juan Antonio Gastelu, le ordenó al comandante de la galeota “Liebre” teniente de navío don Antonio de la Torre Puebla, que le prestara protección a los comerciantes que llevaban sus mercancías a Cartagena de Indias desde la provincia del Chocó, a través del río Atrato, naciente en la cordillera Occidental de los Andes y con su desembocadura en el golfo de Urabá, en el mar Caribe. Además de resguardarlos de los corsarios británicos, también se procuró hacerlo de los indios hostiles de la zona, los cuales en muchas ocasiones fueron influenciados o manipulados por los ingleses para ponerlos en contra de los españoles.¹⁰²⁷

La seguridad se le prestó realizando el comercio en convoyes escoltados por la galeota de guerra anteriormente mencionada. Dicho barco se hallaba bien armado y pertrechado. Además de protegerlos de los enemigos, también se encargó de vigilar a los propios mercantes para evitar la introducción de cualquier tipo de géneros que no estuviera apuntado en los registros. Asimismo, se encargó de escoltar a los barcos mercantes que salían desde Cartagena de Indias con dirección a Quibdó, a

¹⁰²⁷ “En el año de 1789 la región del Atrato adquirió gran desarrollo en sus actividades mineras debido a la libre navegación del río Atrato que los Virreyes desde el señor Guirior en adelante habían solicitado ahincadamente al Rey como medio de mejorar la producción del oro, decaída a causa de la carestía de materias primas y la posibilidad de importar herramientas. Le tocó al Virrey Gil y Lemos poner en ejecución tal medida con gran aplauso de los mineros y de los pueblos de esa comarca que se veían secuestrados sin más salida que la del río San Juan donde aportaban una o dos veces al año los barcos del Perú.” Sergio Elías Ortiz, *Nuevo Reino de Granada. El Virreinato*, Bogotá, Academia Colombiana de Historia, 1970, v. IV, t. II, p. 343.

través del río Atrato, donde se celebraba una feria del comercio, más las embarcaciones dirigidas a la desembocadura del río Sinú para sumarse al convoy.¹⁰²⁸

En cuanto al combate del contrabando, el comandante general del Apostadero de Cartagena de Indias, don Joaquín de Cañaveral organizó una campaña de corso a mediados del año 1789. Para la misión comisionó a la balandra “San Miguel” y goleta “Taumaturgo”, la primera comandada por el teniente de navío don Juan Bautista Elizalde y la segunda por el teniente de fragata don Francisco Gil y Gil, las cuales zarparon el 20 de agosto y regresaron el 7 de octubre de 1789.

Las instrucciones de los dos guardacostas contemplaban que desde su salida navegaran hasta consumir cuarenta días de víveres de los cincuenta que llevaban,¹⁰²⁹ por toda la costa de Barlovento, reconociendo escrupulosamente todos los parajes y ensenadas del trayecto hasta llegar al Cabo de Chichivacoa, desde donde debían continuar hasta las inmediaciones de la isla Aruba y costas de la Península de Paraguana en la Capitanía General de Venezuela, concretamente a Guaranao, Punta del Cardón y entrada de Golfete. Todos estos espacios geográficos se consideraban muy frecuentados por los contrabandistas de distintas nacionalidades.¹⁰³⁰

La campaña de corso no tardó en ofrecerle buenos resultados a los oficiales de la Real Armada, cuando fondearon en la ensenada del Cardón Pequeño, el comandante de la comisión, teniente de navío don Juan Bautista Elizalde, obtuvo la noticia de que se hallaban dos goletas holandesas dentro de Golfete, lugar al cual no se pudieron trasladar con la

¹⁰²⁸ AGM, Expediciones, 9. Instrucciones dadas al teniente de navío don Antonio de la Torre Puebla, comandante de la galeota Liebre, referente a abrir el tráfico de la provincia del Chocó y que el comercio se haga por convoyes escoltados por una galeota de guerra. Cartagena de Indias, 12 de junio de 1789.

¹⁰²⁹ AGM, Expediciones, 11. Oficio de Joaquín de Cañaveral para Antonio Valdés. Informa sobre el corso que estaban haciendo la balandra “San Miguel” y goleta “San Gregorio Taumaturgo” desde Punta Canoa hasta Sabana del Valle. Cartagena de Indias, 31 de agosto de 1789.

¹⁰³⁰ *Ibidem*. Informe de Juan Bautista para Joaquín de Cañaveral. Informa sobre el corso hecho a barlovento y seis presas que se hicieron en la campaña. Cartagena de Indias, 7 de octubre de 1789.

balandra y goleta debido a la poca profundidad de sus aguas, por lo cual decidió enviar a dos lanchas de sus buques, bien dotadas y mandadas por los pilotos, que además salieron con los prácticos a su caza.

Efectivamente lograron sorprender a los contrabandistas, pero no pudieron evitar que sus capitanes y tripulaciones descargaran sus mercancías y abandonaran sus embarcaciones. Tampoco fue posible impedir la venta de los efectos por parte de aquella costa. No obstante, los dos barcos apresadas se dotaron de marinería y llevaron a un paraje seguro en Los Taques hasta poder juntarse con la “San Miguel” y Taumaturgo”.

Seguidamente los dos corsarios continuaron su misión hacia Sabana del Valle y demás fondeaderos de la costa guajira, donde el “Taumaturgo” le realizó señales avisándole que le entraban dieciocho pulgadas de agua cada hora, por lo cual el teniente de navío Bautista Elizalde le dio la orden de regresar a Los Taques a reparar su avería para continuar con la campaña, mientras que el “San Miguel” siguió hacia La Macolla y Cabo de San Román, cruzando hacia Aruba. De vuelta a Los Taques, posando por segunda vez por el importante puesto del Cardón, avistó al anochecer una goletilla intentando maniobrar hacia aguas poco profundas, lo cual la hacía sospechosa de llevar contrabando. Habiéndole dado alcance arrió su bandera holandesa y se rindió.

En la mañana del día siguiente, el comandante Bautista Elizalde avistó dos velas a las cuales les dio caza. Al acercarse se percató de que era el “Taumaturgo” que había apresado una goleta inglesa llamada “Ana María”, más un bergantín francés, el cual por su imposibilidad de remontar ordenó trasladarlo a Río Hacha, mientras los tres buques se dirigieron a la ensenada de Los Taques, donde habilitados de lo preciso y terminándose el plazo de su campaña regresaron los dos corsarios junto a las cinco presas a Río Hacha.

El día siguiente de su partida, en las inmediaciones del Cabo de Chichivacoa divisaron una vela por sotavento, por lo cual se envió al “Taumaturgo” a darle caza, una vez apresada se supo que era una goleta

española, la cual viajaba desde los Callos de San Luis en Santo Domingo con destino al puerto de Curazao sin la licencia adecuada, el día siguiente volviendo a unirse a la “San Miguel”. El 23 de septiembre llegaron a Río Hacha, donde le solicitaron a su gobernador los víveres necesarios para continuar el viaje al Apostadero de Cartagena de Indias.¹⁰³¹

Como ya se ha visto, y se continúa demostrando en la siguiente tabla, los guardacostas de la Real Armada se mantuvieron en constante pie de guerra contra los contrabandistas nacionales y extranjeros, que tanto daño le hicieron a la Real Hacienda. Empero, de las doce embarcaciones aprehendidas, solamente dos eran francesas, esta tendencia sugiere que la actividad del comercio ilícito fue más activa en ese momento entre los españoles a quienes se les apresaron cuatro barcos, seguidos de los ingleses con tres, e igual número a los holandeses.

Es de destacar que la balandra gala “Los dos Primos”, capturada en las costas de Río Hacha por el guardacostas “San Joseph”, llevaba una bandera desconocida, posiblemente para ser empleada como símbolo de alguna revolución planeada. No obstante, aunque la “cata de casos” emplea en el estudio es pequeña, permite inferir que la cantidad de contrabandistas o corsarios franceses no fue tan abundante como sí lo eran los ingleses.

¹⁰³¹ *Ibidem*. Informe de Juan Bautista para Joaquín de Cañaveral. Informa sobre el corso hecho a barlovento y seis presas que se hicieron en la campaña. Cartagena de Indias, 7 de octubre de 1789. “De las seis embarcaciones presas en solas cuatro se ha encontrado la siguiente carga: Bergantín francés. Tres baúles forrados en cuero que contienen varias piezas de lencería listada común, como resulta por menor en su inventario. Goleta inglesa la Ana María. Un baúl que contiene iguales géneros. Goleta holandesa La Isabela. Noventa y nueve cueros grandes al pelo, doscientos y veinte im de venado, diez petacas de panelas, seis pedreros, diez y siete machetes. Goleta española Nuestra Señora del Carmen. Su cargamento consiste en trescientos cajones de jabón, y catorce barricas de aguardiente de caña de la isla de Santo Domingo.”

PRESAS DE MAR HECHAS POR LOS GUARDACOSTAS DE CARTAGENA DE INDIAS DURANTE EL INICIO DE LA REVOLUCIÓN FRANCESA¹⁰³²

FECHA	PRESA	APRESADOR	LUGAR	CARGA	OBSERVACIONES
04/01/1789	Bergantín español “San Joseph y las animas”	Balandra guardacostas “San Joseph”	Galera de Zamba	Cacao, arroz, 6.305 pesos, 3 reales de plata y 12 monedas de oro entre francesas, portuguesas, inglesas y rusa.	
10/02/1789	Goleta española “Nuestra Señora del Carmen” alias “La Afortunada”	Balandra guardacostas “San Joseph”	Islas del Rosario	Efectos de contrabando no contemplados en la licencia concedida por el virrey.	
27/02/1789	Balandra española “Concepción” y bergantín ingles “Poly”	Balandra “Nuestra Señora de Covadonga”		41 onzas de oro, 100 pesos en plata y algunos géneros de contrabando.	Ambos barcos procedían de Jamaica con licencia del virrey y contrabando.
20/08/1789	Dos goletas holandesas	Dos lanchas de la balandra “San Miguel”	Golfete del Cardón		Lograron llevarse las cargas antes de ser abandonadas.
16/09/1789	Goletilla holandesa “Isabela”	Balandra “San Miguel”	El Cardón	Diecisiete tortugas, noventa y nueve cueros grandes al pelo, doscientos y veinte im de venado, diez petacas de panelas, seis pedreros, diez y siete machetes.	
17/09/1789	Goleta inglesa “Ana María”	Goleta “San Gregorio Taumaturgo”	Inmediaciones del Cardón	Un baúl con lencería.	
17/09/1789	Bergantín francés	Goleta “San Gregorio Taumaturgo”	Inmediaciones del Cardón	Tres baúles forrados en cuero que contenían varias piezas de lencería.	

¹⁰³² Elaboración propia a partir de: AGM, Expediciones, 9 y 11.

18/09/1789	Goleta española	Goleta “San Gregorio Taumaturgo”	Inmediaciones del Cabo de Chichivacoa	Trescientos cajones de jabón y catorce barricas de aguardiente de caña de Santo Domingo.	
05/10/1789	Goleta inglesa “Poly”	Goleta “Victoria”	Ensenada de Carrizal	Cargada de víveres.	
19/09/1790	Balandra francesa “Los dos primos”	Balandra “San Joseph”	Costas de Río Hacha		Traía consigo una bandera desconocida de tres fajas, una blanca, encarnada y azul.

Los hombres que habían sido comandantes de los guardacostas de Cartagena de Indias, al ser oficiales de la Real Armada, además de garantizarles una posición social media-alta, también les solía servir de trampolín para un ascenso o posterior cargo político. Igualmente les valió a los jefes de los corsarios, a quienes les ofrecía buenas posibilidades para optar a un grado castrense o empleo bajo o mediano dentro de la administración del Estado, asegurándoles un buen sueldo y respetado estatus.

Un ejemplo representativo de las anteriores afirmaciones se observa cuando el virrey Francisco Gil y Lemos nombró gobernador de Río Hacha, al ex-comandante de los guardacostas de Cartagena de Indias, don Juan Álvarez de Veriña, el cual fue sustituido por un oficial de la Real Armada. Éste hombre, como ya se estudió en el capítulo anterior, hallándose al mando de los buques del Apostadero realizó una gestión deficiente, que llegó a requerir la intervención del personal de la Marina de Guerra para reorganizar el resguardo marítimo del Virreinato del Nuevo Reino de Granada. En su nuevo trabajo sus servicios no cambiaron, es decir, su gobierno en tierra fue tan deficiente como el ejecutado en el mar. En la gobernación solamente se destacó por su carácter violento.

Veriña como consecuencia de su talante impetuoso se tuvo que enfrentar a una sublevación originada por los indios guajiros en el mes de

octubre de 1789. El alzamiento se motivó por el existente desprecio generalizado hacia su persona, debido al exagerado celo que tenía en la vigilancia de las costas, donde llegó a exasperar tanto a sus subalternos como a los demás pobladores, por la desconfianza demostraba hacia todos. Esta situación le puso fin a su cargo de gobernador.¹⁰³³

El comandante general del Apostadero para colaborar con la solución del problema de Río Hacha, con el consentimiento del virrey, decidió enviar la goleta “Victoria”, comandada por el oficial don Miguel de Irigoyen, a apoyar las operaciones militares puestas en marcha para pacificar a los indios guajiros. No obstante, la actuación no fue necesaria, porque a su llegada a la ciudad, los rebeldes habían sido controlados por las autoridades. No siendo necesario el auxilio táctico en Tierra Firme, Irigoyen decidió patrullar la costa de Barlovento, y así continuar con la lucha contra el contrabando.¹⁰³⁴

3.2. Los comienzos del conflicto con la Francia revolucionaria

La dinámica de trabajo de los guardacostas de Cartagena de Indias, vista anteriormente, fue la predominante hasta inicios del año 1793, cuando España decidió entrar en guerra contra la Francia revolucionaria.¹⁰³⁵ El proceso de conflictos políticos-sociales gestando en el reino vecino del Norte de los Pirineos, desde hacía tiempo atrás, donde ya se había formado una clase burguesa con el pasar del tiempo, la cual contaba con cuantiosas riquezas y aspiraba tomar el poder político que se hallaba únicamente en manos de los nobles, aunado a una terrible crisis

¹⁰³³ Sergio Elías Ortiz, *Nuevo Reino de Granada...*, p. 334. “El Virrey envió en comisión a don Antonio de Narváez y la Torre a pacificar la región, lo que se consiguió en breve tiempo gracias a “sus buenas maneras y bondadoso proceder”.”

¹⁰³⁴ AGN, Expediciones, 11. Oficio de Joaquín de Cañaveral para Antonio Valdés. Informa que envió la goleta “Victoria” a auxiliar al gobernador de Río Hacha por haberse sublevado los indios guajiros. Cartagena de Indias, 31 de octubre de 1789.

¹⁰³⁵ “Carlos IV pese a todas las previsiones y esperanzas de la época, confirmó al conde de Floridablanca como secretario de Estado. La decisión demostraba una política de continuidad con el reinado precedente de Carlos III. Empero, la continuidad fue imposible, debido a las circunstancias que se dieron, referentes a la Revolución Francesa.” Teófanés Egido, *Carlos IV*, Madrid, Arlanza Ediciones, 2001, p. 59

económica que afectó al país, fueron los principales hilos conductores para desembocar en la llamada Revolución Francesa.

Como se ha venido afirmando la confrontación bélica con connotaciones políticos-sociales, en el caso franco-español, no solamente tuvo consecuencias en el teatro de operaciones europeo, el conflicto se trasladó inmediatamente a un segundo frente abierto en los territorios de ultramar, materializándose de diferentes formas en las diversas unidades político-administrativas.¹⁰³⁶ No obstante, en todas las plazas del Caribe hispano la noticia de la beligerancia contra la Francia revolucionaria habían llegado rápidamente para que sus autoridades tomaran las medidas defensivas pertinentes. Asimismo, los franceses apostados en Santo Domingo también recibieron la información y órdenes de dar inicio a las hostilidades.

La estrategia empleada por los españoles en el Caribe consistió fundamentalmente en reforzar las plazas marítimas con más hombres y pertrechos de guerra. Asimismo, se incrementaron los cruceros de los guardacostas y corsarios por las zonas consideradas críticas, se le empezó a dar caza a las embarcaciones del enemigo, y conjuntamente con las escuadras inglesas se comenzó a atacar y capturar las islas francesas.¹⁰³⁷ Los británicos estratégicamente aprovecharon esta oportunidad para consolidar más aun su imperio en el Caribe, quitándole a Francia la

¹⁰³⁶ Al respecto la historiadora Sevilla Soler con mucho acierto afirmó que “En definitiva, el impacto de la Revolución Francesa no fue igual en todas las provincias del imperio español, y ni siquiera en las distintas colonias del Caribe. En Cuba, por ejemplo, la consecuencia más inmediata fue retrasar la independencia. En Trinidad, envuelta en aquellos momentos en una política de fomento de la población a base de colonos extranjeros católicos, los resultados fueron favorables para la economía del país. En virtud de su disponibilidad para acoger a los franceses que huían de la Revolución, la repercusión más clara de los sucesos revolucionarios en ella fue el crecimiento económico.” Rosario Sevilla Soler, “Las repercusiones de la Revolución Francesa en el Caribe español. Los casos de Santo Domingo y Trinidad”, en *Cuadernos Americanos*, México DF., UNAM, n° 17, v. 5, 1989, pp. 132-133.

¹⁰³⁷ “El Parlamento envió a América al vicealmirante John Laforey con un navío de 50, una fragata de 16, un mercante y una lancha. El 14 de abril de 1794 tomaron Tobago. Martinica fue atacada por el contraalmirante Charles Grey (dos navíos de 98 y uno de 74 y tropas de Barbados), que sobre esta isla hizo un ataque desde varias direcciones. A finales de ese mismo año, el almirante John Jervis arribó a Barbados con una poderosa escuadra de veinte velas y 6100 tropas de desembarco.” Jairo A. Bracho Palma, *La defensa...*, p. 132.

posibilidad de expandirse y ganándole terreno a España, su aliada circunstancial.¹⁰³⁸

También, los mandatarios incrementaron el control policial interno de la población, especialmente sobre las personas extranjeras que vivían o se hallaban de tránsito por Tierra Firme. Se esforzaron en mantener un flujo constante de comunicaciones entre los gobernantes de las provincias colindantes con el mar y las del interior, para que de esa forma los virreyes, gobernadores y mandos militares pudieran informar, con la mayor veracidad posible, la realidad americana a los altos dirigentes del Estado, ubicados en España.

A la escuadra inglesa que se había centrado en combatir las islas sublevadas, se le prestó ayuda en las plazas españolas del Caribe, permitiéndosele la entrada a sus puertos para conseguir aprovisionamientos, sin dejar de tenersele recelos. Empero, pese a la colaboración de sus aliados, Inglaterra no ayudó con ningún barco a proteger los territorios españoles en América,¹⁰³⁹ trabajo del cual solamente se encargaron los guardacostas apoyados con la escuadra de operaciones del teniente general don Gabriel de Aristizábal, que fue enviada por el rey a servir en el Caribe desde el año 1793 hasta 1800. Inicialmente estuvo conformada por seis navíos y dos fragatas, pero posteriormente llegó a juntar once navíos, siete fragatas y nueve bergantines, con un total de 1.114 cañones.¹⁰⁴⁰

Los objetivos de la flota de Aristizábal eran proteger el comercio regional, conducir las cuantiosas remesas enviadas desde América hacia España, hostilizar la posesión francesa de Santo Domingo y a sus numerosos corsarios. Su comisión militar la cumplió con satisfacción, logró transportar a la Península Ibérica alrededor de 100 millones de pesos

¹⁰³⁸ Alfred LeRoy Burt, *The evolution of the British empire and commonwealth from the American revolution*, Boston, Heath and Company, 1956, p. 118.

¹⁰³⁹ Jairo A. Bracho Palma, *La defensa...*, p. 136.

¹⁰⁴⁰ Francisco de Paula Pavía, *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, Madrid, Imprenta a cargo de J. López, 1873, t. I, pp. 79-92.

fuertes en metálico y frutos por medio de sus escoltas y convoyes; evacuó más de 5.000 personas de Santo Domingo con sus bienes muebles después de tener que ceder la isla por la paz celebrada por Godoy; realizó unas treinta presas francesas y frustró diversos proyectos para invadir los territorios hispanos. Además, efectuó la estratégica labor de equilibrar el poder naval hispanoamericano con el que tenía desplegado Inglaterra en el Caribe en aquel momento de alianza provisional.

Por otro lado, la parte contraria, es decir, los franceses apostados mayoritariamente en Santo Domingo no poseían suficientes barcos y hombres armados para invadir ninguna posesión importante española, debido a que sus Ejércitos y Armada estaban fundamentalmente ocupados en Europa. Sin embargo, si tenían en el Caribe una flota significativa de pequeñas y medianas embarcaciones corsarias, suficientes para dar inicio a una “guerra de corso”,¹⁰⁴¹ apoyadas por algunos navíos y fragatas de la Marina de Guerra gala.

Los objetivos de estas fuerzas navales se centraron en interrumpir el tránsito ordinario de las embarcaciones mercantes españolas, a las cuales les daban caza. Asimismo, se esforzaron en bloquear las rutas marítimas más comunes en la región. Se dedicaron a apresar los buques correos para cortar la comunicaciones regionales y transoceánicas. Igualmente, estimularon el contrabando que tanto daño le hacía a la Real Hacienda. Y por último, fomentaron las ideas revolucionarias que se habían puesto en práctica en Francia, para intentar sublevar los territorios españoles y ganar afectos a su causa e intereses.

¹⁰⁴¹ “El corso fue un eficaz y muy económico modo de guerrear aceptado por todas las potencias marítimas, algunas de ellas con Armadas insuficientes para emprender con garantía o esperanza de éxito una guerra. Les permitía disponer de una poderosa flota con sólo armar buques mercantes siempre que sus propietarios, que también buscaban conseguir algunos beneficios con esta práctica, lo solicitasen...” Juan Antonio García Iglesias, “Corsarios en la primera guerra de coalición contra Francia (1793-1796)” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1988, n° 22, p. 70.

Durante el inicio de la guerra, entre España y Francia, en Cartagena de Indias no transcurrieron novedades.¹⁰⁴² Su gobernador y comandante general del Apostadero, jefe de escuadra don Joaquín de Cañaveral llegó a quejarse al rey de la inactividad que vivía el Virreinato a finales de 1793. No obstante, al año siguiente sí se comenzaron a manifestar las hostilidades francesas. Un corsario galo el 1 de marzo de 1794 apresó al bergantín correo “El Príncipe”, que había zarpado desde la ciudad amurallada con destino a La Habana, llevando consigo más de 80.000 pesos pertenecientes a los comerciantes del reino.¹⁰⁴³

Asimismo, el marqués de Branciforte y virrey de México, don Miguel de la Grúa Talamanca, el 31 de octubre de 1794, le informó a don Manuel Godoy haberse enterado, por medio de la declaración del capitán del bergantín correo llegado a Veracruz, que la fragata mercante “Trasmerana”, que por las reales órdenes del 23 de enero y 12 de marzo de 1793, salió de La Habana hacia Cartagena de Indias con un cargamento de 1.176 quintales de pólvora, la apresó en Bahía Honda un bergantín corsario francés.¹⁰⁴⁴

¹⁰⁴² AGS, Secretaría de Guerra, 7061, Expediente 21. Oficio del gobernador Joaquín de Cañaveral para el conde del Campo de Alange. Solicita al rey que le de un destino activo en la guerra con Francia. Cartagena de Indias, 12 de septiembre de 1793. “Por conducto de vuestra excelencia hago presente al rey nuestro señor, postrado a sus reales pies, que mi destino actual dista mucho del teatro de la guerra; que vivo con pena en un paraje de inacción, y seguridad; que su majestad protector de la religión católica está empeñado en defender la causa de Dios, y castigar a los franceses, atroces asesinos de su legítimo, y justo rey Luis décimo sexto el mártir; que deseo emplearme de más cerca, y contribuir al logro de las religiosas, y gloriosas ideas de su majestad; que siento por estas consideraciones, poseído y dominado mi espíritu de una terrible hipocondría, que acaso abreviará el término de mi vida, triste y obscuramente; que me falta menos de un año para cumplir los cinco, por que su majestad me mandó servir este gobierno; y que ruego a su majestad se digne concederme destino activo en la presente guerra justa, santa, y decorosa; cuya suplica humilde hago a su majestad, no influido por mis ventajas personales, ni por adquirir premios, ni ascensos; pues su real clemencia (sin atender a la cortedad de mi mérito) me ha colmado de honras y beneficios: mi suplica señor, se dirige sólo a conseguir y satisfacer mi verdadero ardiente deseo de sacrificarme por la religión, y por su majestad.”

¹⁰⁴³ AGI, Estado, 52. Copia de oficio de Joseph de Leyva, para el gobernador de Cartagena de Indias, José de Ezpeleta. Informa sobre el apresamiento del bergantín correo nombrado “El Príncipe” que salió de Cartagena para La Habana. Asimismo, señala que llegaron dos fragatas de guerra a las cuales inmediatamente se les abrió un registro de caudales. Santa Fe, 19 de enero de 1795. Este caso también es analizado detalladamente en el capítulo II de la presente investigación.

¹⁰⁴⁴ AGI, Estado, 22. Oficio del marqués de Branciforte, virrey de Nueva España, para el duque de la Alcudia. Informa que la fragata mercante “Trasmerana” que navegaba de La Habana para Cartagena de Indias con 1.176 quintales de pólvora fue apresada por un bergantín corsario francés sobre Bahía Honda. México, 31 de octubre de 1794.

Igualmente, una escuadrilla corsaria francesa formada por un bergantín de dieciséis cañones, una goleta de diez y dos balauxes o moscas de cuatro,¹⁰⁴⁵ a mediados de 1794, apresaron un bergantín mercante español procedente de Buenos Aires, nombrado “La Bella Marcada”, en el Cabo de San Antonio, ubicado en el extremo más occidental de la isla de Cuba. También capturaron, en septiembre en el mismo lugar, al bergantín correo “La Princesa” que se dirigía desde Cartagena de Indias hacia La Habana. Dados los hechos, la Real Armada envió a la fragata “Santa Perpetua” a patrullar el lugar, y no tardó mucho tiempo en aprehender a un bergantín corsario galo que cruzaba por las inmediaciones del mencionado Cabo.¹⁰⁴⁶

El buque enemigo se encontraba armado con catorce cañones y su tripulación era de sesenta y siete hombres.¹⁰⁴⁷ Los corsarios galos para engañar a las embarcaciones españolas y así poder acercárseles lo necesario, evitando que huyeran o se defendieran, se valían del pabellón inglés que llevaban izado, el cual sustituían por el suyo cuando ya era tarde para sus víctimas.¹⁰⁴⁸

Una vez liberada la tripulación del bergantín correo “La Princesa” se supo que antes de rendirse sostuvieron un combate durante cuatro horas con los tres corsarios conformados por: dos fragatas, una de dieciséis cañones del calibre de nueve libras, la otra de catorce de cuatro y una balandra de diez de cuatro. Aunque el barco del servicio postal se encontraba deficientemente armado, no se rindió hasta agotar la pólvora y balas de repuesto y ser alcanzado por un tiro que lo desarboló del asta.

¹⁰⁴⁵ AGS, Secretaría de Guerra, 6853, Expediente 8. Oficio de Jacinto Escuder para el gobernador y capitán general don Luis de las Casas. Informa sobre la llegada de seis hombres del bergantín mercante “La Bella Marcada”. San Juan y Martínez, 25 de septiembre de 1794.

¹⁰⁴⁶ *Ibidem*. Oficio del capitán general de Cuba para el conde del Campo de Alange. Informa sobre los partes enviados por el teniente gobernador de Filipinas, el administrador principal de la Renta de Correos y el comandante general de Marina de la Habana. La Habana, 16 de octubre de 1794.

¹⁰⁴⁷ *Ibidem*. Oficio para el capitán general de Cuba. Informa que el rey se halla enterado del apresamiento de dos buques españoles y un corsario francés. Aranjuez, 17 de enero de 1795.

¹⁰⁴⁸ *Ibidem*. Oficio de Jacinto Escuder para el gobernador y capitán general don Luis de las Casas. Informa sobre la llegada de seis hombres del bergantín mercante...

De la anterior narración de hechos, las autoridades españolas de La Habana, concluyeron que los enemigos aunque poseían una cantidad de buques suficientes para bloquear¹⁰⁴⁹ la isla por el Oeste, no se encontraban ni medianamente armados, porque la embarcación del correo, con pocos hombres y artillería, resistió por mucho tiempo el ataque, que no hubiera podido soportar ni con la menor de las embarcaciones enemigas si se fuera encontrado bien pertrechada.

Los corsarios franceses tenían como objetivos a los barcos correos de Cartagena de Indias que debían transitar entre los Cabos de Catoche y San Antonio, y aunque navegaban alejados de ellos para rodearlos eran perseguidos. Y tampoco le temían a la escuadra de la Real Armada apostada en el puerto de La Habana ni a los huracanes que en los meses de septiembre a noviembre suelen haber en la zona.¹⁰⁵⁰

Como repuesta al bloqueo efectuado por los corsarios franceses en el Oeste de la isla de Cuba, el comandante general del Apostadero de La Habana decidió enviar a la fragata “Perpetua” a patrullar la zona. La operación militar no tardó en ofrecer sus frutos, la noche del 4 de octubre de 1794, siendo las 10:45 y hallándose a once leguas de Los Colorados, visualizaron un bergantín al cual se le dio caza.

La persecución del corsario duró dos horas, se le hicieron varios detonaciones de advertencia, los cuales omitió. Una vez que se hallaba a medio tiro de fusil y estando la fragata ubicada por su barlovento le dispararon cuatro cañonazos de proa y se hicieron las maniobras pertinentes para descargar la artillería sobre el buque. Viéndose sin escapatoria el enemigo, el comandante de la “Perpetua” le preguntó en voz

¹⁰⁴⁹ “El objetivo del bloqueo era permitir el uso ininterrumpido del mar, tanto para operaciones militares como navales y comerciales, y durante largos períodos el bloqueo era más o menos abierto, con lo que existía la posibilidad de interceptar y derrotar al enemigo en alta mar, lo que ofrecía unas perspectivas mejores y más económicas que intentar cerrar totalmente el puerto” Nicholas A. M. Rodger, “Los bloqueos británicos durante las guerras de la Revolución y el Imperio, 1793-1815” en *Guerra naval en la Revolución y el Imperio*, Madrid, Editorial Marcial Pons, 2008, p. 33.

¹⁰⁵⁰ AGS, Secretaría de Guerra, 6853, Expediente 8. Oficio de Joseph Tuertes para don Luis de las Casas. Informa sobre el bergantín correo “La Princesa” que fue apresado por corsarios franceses. La Habana, 7 de octubre de 1794.

alta y en francés su nacionalidad y de dónde venían, a lo que respondieron franceses de Puerto Paz (Santo Domingo).

El comandante de la fragata española ágilmente optó por engañar al capitán del buque enemigo, para de esta forma capturarlo sin necesidad de combatir y evitar un derramamiento de sangre. Para ello, le comunicó a los corsarios que venía de Europa y traían noticias interesantes que comunicarle a su jefe, quien a las dos de la madrugada se trasportó en un bote acompañado de seis hombres a bordo de la “Perpetua”, donde inmediatamente fue hecho prisionero.

Asimismo, se envió al teniente de fragata don Benito Priet con la tropa y suficiente marinería para tomar el control del bergantín llamado “El Sanculot”, artillado con catorce cañones, su capitán era el señor Dohorman y dirigía una tripulación de sesenta y siete hombres. El resto de la dotación también fue arrestada y trasladada al buque de la Real Armada, mientras que el barco corsario fue bien armado y se sumó a la fragata para seguir patrullando, reconociendo diversas embarcaciones neutrales y amigas que se habían salvado de caer prisioneras de los franceses.¹⁰⁵¹

El Virreinato del Nuevo Reino de Granada, además de verse inmerso en los actos de guerra generados por la lucha de España contra la Revolución Francesa, también fue afectado por la ideología derivada de la misma. El rey para intentar minimizar los riesgos de sublevaciones, el 7 de octubre de 1792 por medio de una real cédula mandó a expulsar a todos los extranjeros de sus dominios en América, permitiendo la residencia únicamente de los que realizaban un juramento de fidelidad y vasallaje a su majestad.

En el caso de la capital del Virreinato, su máximo mandatario le concedió a los extranjeros quince días después de la publicación del bando de la real cédula, para que prestaran el juramento o se marcharan de sus territorios, la gestión de la medida estuvo a cargo del asesor don Doroteo

¹⁰⁵¹ *Ibidem*. Oficio de Juan Joseph de Elizalde para don Gabriel de Aristizábal. Informa sobre el apresamiento del bergantín corsario “El Sanculot”. Fragata “Perpetua” sobre el Morro de La Habana, 9 de octubre de 1794.

del Postigo y Valderrama. No obstante, en Bogotá el grupo de forasteros era pequeño, apenas llegaba a una docena y casi todo su conjunto aceptó las condiciones impuestas, y los que no fueron expulsados.

En el resto de las provincias neogranadinas los gobernadores fueron los responsables de hacer cumplir la voluntad del monarca, que se llevó a efectos durante los primeros meses del 1793. No obstante, la cantidad de familias de inmigrantes apenas llegaron a cerca de cincuenta, de las cuales la mayoría eran francesas, otras de Norteamérica y menormente de Inglaterra y Holanda. De todas ellas solamente dos ingleses y un holandés no aceptaron los términos del gobierno y optaron por regresar a las Antillas, de donde procedían.¹⁰⁵²

Igualmente, el encargado de la política internacional de España, don Manuel de Godoy, a mediados de 1793 le comunicó a todos los dominios del rey sobre la guerra declarada al “*gobierno impío*” que se había adueñado de la católica Francia para que lo tomaran en cuenta, y a la misma vez solicitar donativos de dinero para ayudar a cubrir los gastos de la beligerancia. La medida recaudatoria se llevó a cabo durante todo el mes de agosto, y en ella se distinguieron por su generosidad los pobladores de Santa Fe de Bogotá, Quito, Guayaquil y Cartagena de Indias.¹⁰⁵³

En cuanto a las consecuencias endógenas generadas por la filosofía de la Revolución Francesa, en el Virreinato del Nuevo Reino de Granada, se puede afirmar que no fue una reacción homogénea, sino más bien diversa.¹⁰⁵⁴ El esfuerzo de las autoridades peninsulares y americanas por censurar las ideas progresistas fomentadas por el movimiento intelectual de los ilustrados no pudo detener la proliferación de ejemplares de la *Constitución Francesa*, *Declaración de los derechos del hombre*, entre muchos otros, que fueron considerados como papeles y libros sediciosos o

¹⁰⁵² Sergio Elías Ortiz, *Nuevo Reino de Granada. El Virreinato*, Bogotá, Academia Colombiana de Historia, 1970, Vol. IV, t. II, pp. 389-390.

¹⁰⁵³ *Ibidem*, p. 389.

¹⁰⁵⁴ Se aconseja ver: Jaime Urueña Cervera, *Nariño, Torres y la Revolución Francesa*, Bogotá, Ediciones Aurora, 2007; y Luis Antonio Calderón Rodríguez, *La Ilustración francesa y su influencia ideológica en Colombia*, Manizales, Universidad de Caldas, 2006.

subversivos. Los lectores de estos textos generalmente fueron las elites: virreyes, gobernadores, y algunos funcionarios, así como los comerciantes importantes, terratenientes, personal universitario y eclesiástico.

Sin embargo, el público que se vio atraído por las nuevas ideas generalmente acudía a ellas por curiosidad intelectual. Aunque algunos otros como fueron los casos de los españoles-americanos Francisco de Miranda,¹⁰⁵⁵ Antonio Nariño, Juan Bautista Picornell, Manuel Gual y José María España,¹⁰⁵⁶ se tomaron más en serio el contenido político emanado de los escritos galos y lucharon por aplicarlos para darle un cambio radical a la realidad de aquel tiempo, aunque fuera contrario al orden monárquico establecido, que no aceptaba los derechos de igualdad y libertad de todos los hombres.

No obstante, los blancos criollos como grupo social definido y consolidado no entendieron los principios con una óptica holística, sino más bien con exclusividad para su clase. Es decir, dentro de los postulados filosóficos no contemplaron a otras razas, consideradas por ellos inferiores, como eran los pardos, mulatos, indios o negros.¹⁰⁵⁷

Referente a los negros esclavos o libres, sus limitaciones o más bien prohibiciones “académicas” les dificultó el acceso a los contenidos de la literatura francesa revolucionaria. No obstante, algunos de ellos de forma directa o indirecta se enteraron de su contenido de fondo y lo fueron difundiendo de forma oral entre sus iguales. Y así como los blancos criollos la interpretaron a favor de sus intereses, también los negros lo hicieron de la misma manera, con el agravante de no usar sus principios para deleite intelectual, sino para fomentar sus reivindicaciones político-

¹⁰⁵⁵ Sobre Miranda existe abundante y diversa bibliografía. No obstante, se recomienda ver su archivo personal “*Colombeia*”. En la actualidad su original reposa en el Archivo General de la Nación de Caracas-Venezuela, también se halla impreso y publicado en la Internet.

¹⁰⁵⁶ Véase: Juan Carlos Rey, *Gual y España: la independencia frustrada*, Caracas, Fundación Empresas Polar, 2007.

¹⁰⁵⁷ Un libro clásico que ayuda a obtener una visión de conjunto es: John Lynch, *Las revoluciones hispanoamericanas, 1808-1826*, Barcelona, Editorial Ariel, 1985.

sociales por medio de la violencia, que era la única herramienta que concientizaron estaba a su alcance.¹⁰⁵⁸

El gobernador y comandante general del Apostadero de Cartagena de Indias, don Joaquín de Cañaveral, colaboró a favor del orden monárquico garantizando el control del orden costero e interno del Virreinato. Para ello retuvo en su puerto a los guardacostas, de los cuales solamente salieron algunos a los destinos exigidos por el servicio y a relevar las guarniciones de Santa Marta y Río Hacha. Su activa actitud defensiva se vio motivada por la primera noticia que tuvo de la sublevación de Santa Fe de Bogotá,¹⁰⁵⁹ y la posibilidad de ver la plaza contagiada por el germen revolucionario.¹⁰⁶⁰ Sus precauciones estuvieron justificadas cuando se difundió la noticia en la ciudad y comenzaron a aparecer pegados en varias esquinas de calles céntricas pasquines “*insolentes y sediciosos*” incitando a la insurgencia.¹⁰⁶¹

Debido a los constantes ataques iniciados por los corsarios franceses contra las embarcaciones correos de Cartagena de Indias, las autoridades virreinales, a principios de 1795, empezaron a manejar dos hipótesis. La primera consistía en que los adversarios eligieron como objetivos a los bajeles del sistema postal porque solían transportar dinero. Y la segunda, se refería a que los movimientos subversivos ejecutados dentro del reino estaban coordinados con los barcos galos, por lo cual le

¹⁰⁵⁸ El ejemplo más representativo fue el de la actualmente llamada Revolución Haitiana, de la cual ya se ha hecho mención anteriormente.

¹⁰⁵⁹ “Para septiembre de 1794, los jueces informaron a España que habían descubierto una grave conspiración subversiva. Sostuvieron que los conspiradores habían prometido grandes cantidades de dinero, así como doscientos o trescientos hombres armados, en apoyo de un plan para apoderar se de las barracas y armas de Bogotá mientras las tropas asistían a un servicio religioso dominical. Para extender la rebelión, los conspiradores habían impreso y distribuido los “Derechos del Hombre” en todas las provincias, junto con la afirmación de que “de cuatro partes de Santa Fe, tres estaban dispuestas a dar el grito de libertad”. El propósito de los pasquines, añadieron los jueces, había sido difundir la idea de que el fin de los conspiradores era terminar con los estancos, y así convencer a los plebeyos para que apoyaran a aquellos que se proclaman Republicanos.” Anthony McFarlane, *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*, Bogotá, Banco de la República, 1797, pp. 426-427.

¹⁰⁶⁰ AGI, Estado, 14. Oficio del gobernador don Luis de las Casas para el duque de la Alcudia. Informa que no era necesario enviar una fragata a España a llevar las noticias sobre una sublevación descubierta y reprimida por el virrey en Santa Fe. La Habana, 19 de octubre de 1794.

¹⁰⁶¹ AGM, Expediciones, 20. Oficio de Joaquín de Cañaveral para Antonio Valdés. Informa que salieron tres guardacostas después de haberlos retenido por si acaso los necesitaba para actuar en contra de la sublevación intentada. Cartagena de Indias, 31 de diciembre de 1795.

declararon la guerra al sistema de comunicaciones postal. Los enemigos se enteraban de las salidas de todas las naves, lo cual hizo dudar a las autoridades de posibles cómplices internos.¹⁰⁶² Apresaron dos bajeles de la correspondencia en junio de 1795, transportando un total de 100.000 pesos fuertes de varios particulares de la ciudad amurallada.¹⁰⁶³

No obstante, don Joaquín de Cañaveral para aplacar cualquier intensión de los rebeldes contaba con el apoyo incondicional de los oficiales comandantes de los guardacostas y sus respectivas tripulaciones, que tenían previsto desembarcar con las suficientes armas para combatir y tomar el control de la plaza, si la situación lo exigía. Asimismo, tenía previsto enviar comisiones a Santo Domingo y La Habana, a informar sobre las novedades y solicitar ayuda en el caso de que las circunstancias se lo exigieran.¹⁰⁶⁴

Por otro lado, el público de Cartagena de Indias, que ignoraba las intenciones de los guardacostas anclados en el puerto en “*estado de acuartelamiento*”, persuadido de su inacción comenzaron a emitir críticas orales negativas por no hallarse patrullando el litoral.¹⁰⁶⁵ No obstante, una vez que fueron trasladados diez de los principales reos del proyecto sedicioso fuera del reino, en la fragata “Palas”, y habiéndose restablecido nuevamente la tranquilidad pública, los barcos volvieron a sus habituales tareas. La “Covadonga” y “San Joseph” zarparon a patrullar las costas de barlovento, y el “Taumaturgo” las de sotavento.¹⁰⁶⁶

Superadas las mayores tensiones para los guardacostas de Cartagena de Indias, después de firmarse el Tratado de Basilea de 1795,

¹⁰⁶² AGI, Estado, 52. Copia de oficio de Agüero, para Joseph Zeiva. Informa que los corsarios franceses han declarado la guerra a los buques correos. Santa Fe, 19 de febrero de 1795.

¹⁰⁶³ *Ibidem*. Oficio de Justo Lema, para el virrey José de Ezpeleta. Informa que la Junta de Dirección se encuentra enterada de la decisión del virrey de Santa Fe, y devuelve la carta de éste, que trata sobre la suspensión de registro de caudales en los buques del correo. Para proteger al comercio ha tomado como medida que se transporten sus caudales en fragatas de guerra. Madrid, 2 de junio de 1795.

¹⁰⁶⁴ AGM, Expediciones, 20. Oficio de Joaquín de Cañaveral para Antonio Valdés. Informa que salieron tres guardacostas...

¹⁰⁶⁵ *Ibidem*. Borrador que señala la salida de los guardacostas a recorrer sotavento y barlovento una vez que se tranquilizó el reino por la sublevación intentada. Sin lugar, 25 de mayo de 1796.

¹⁰⁶⁶ *Ibidem*. Oficio de Joaquín de Cañaveral para Antonio Valdés...

las altas autoridades peninsulares procedieron inmediatamente a difundir la noticia por todos los reinos y posesiones de ultramar, con el fin de cesar las hostilidades que eran fundamentalmente navales. Esta medida también la pusieron en marcha los franceses. Mientras duró el conflicto bélico, en el Virreinato de Nueva Granada se lograron capturar cuarenta y cuatro franceses, que habían llegado en una balandra corsaria a Río Hacha, y caída la noche desembarcaron en la costa donde fueron hechos prisioneros por las fuerzas armadas del lugar. No obstante, los galos también lograron apresar algunas embarcaciones españolas, incluyendo la fragata “Concordia” del comercio de Cádiz.

Existiendo prisioneros de guerra en ambas partes, una vez concluida la guerra, el comandante de Los Cayos de San Luis en la zona francesa de Santo Domingo, tomó la iniciativa de dirigirse a las altas autoridades neogranadinas para ofrecerles el canje de las tripulaciones españolas por los corsarios galos. El virrey Joseph Ezpeleta decidió aceptar el trato, el cual consideró favorable. Él sabía que la colonia gala se encontraba en un estado de miseria, afectada por epidemias que ponían en riesgo la vida de los presos españoles, además las condiciones pactadas no incidirían en la Real Hacienda ni en desviar de su trabajo a los guardacostas.

Para hacer efectivo el canje de prisioneros se envió un oficial de Marina de Cartagena de Indias a Santo Domingo. Empero, cuando llegó a la isla se dio cuenta de que todos los españoles no regresarían con él, porque una vez publicada la paz muchos de los marineros habían decidido, por su propia voluntad, incorporarse a las tripulaciones de los numerosos corsarios franceses existentes en aquel puerto, para continuar combatiendo contra los ingleses, con quienes aun los galos se mantenían en guerra y los españoles se verían forzados a emprender una nueva guerra en 1796.¹⁰⁶⁷

Aunque la guerra de España contra Francia, por la Revolución Francesa, había finalizado formalmente, secuelas indirectas del magno

¹⁰⁶⁷ AGI, Estado, 52. Oficio de Joseph de Ezpeleta para el príncipe de la Paz. Informa que varios prisioneros españoles, en una colonia francesa, se incorporaron a las tripulaciones de un considerable número de corsarios. Santa Fe de Bogotá, 19 de diciembre de 1795.

acontecimiento aun seguían afligiendo a los territorios españoles en los últimos años de la centuria. Facciones victoriosas de negros ex-esclavos, de la llamada Revolución Haitiana, regidos por la “*ley francesa*” intentaron en un esfuerzo coordinado expandir su modelo de Estado por diversas plazas importantes del Caribe que contaban con cuantiosa población esclava. Esta situación generó miedo entre muchos blancos acomodados, que estaban al tanto de las numerosas masacres efectuadas por los negros contra los de su clase. Empero, el temor no solamente afectó a las elites españolas, también sembró el temor en la mente de los ricos hacendados británicos del Caribe.¹⁰⁶⁸

Entre los hechos más destacados que avalan las anteriores afirmaciones se encuentra la intentona ocurrida en Maracaibo el 19 de mayo de 1799, tradicionalmente conocida por la historiografía venezolana como *La sublevación de Francisco Javier Pirela*, pero que en realidad fue un movimiento promovido por un grupo de mulatos y negros provenientes de Puerto Príncipe.¹⁰⁶⁹ La revolución intentada en la Capitanía General de Venezuela a su vez estuvo coordinada con otras de similares características preparadas en: Cartagena de Indias el 2 de abril, Santiago de Cuba en mayo, la isla de Curazao en junio, y Surinam en el mes de agosto, todas durante el año 1799.¹⁰⁷⁰

La sublevación de Cartagena de Indias, promovida por negros esclavos franceses llegados a la ciudad para trabajar en el puerto,¹⁰⁷¹ obtuvo apoyo de sus homólogos criollos, entre los que incluso se encontraron comprometidas algunas “piezas de madera de ébano” pertenecientes a unos oficiales del Apostadero y un sargento moreno de

¹⁰⁶⁸ Alfred LeRoy Burt, *The evolution of the British empire...*, p. 140.

¹⁰⁶⁹ Angel Francisco Manzanilla Celis, *La sublevación de Francisco Javier Pirela. Maracaibo, 1799-1800 (Una nueva perspectiva histórica e historiográfica)*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 2011, pp. 57-75.

¹⁰⁷⁰ *Ibidem*, pp. 76-113.

¹⁰⁷¹ Sergio Elías Ortiz, *Nuevo Reino de Granada...*, p. 400. “Coincidió este hecho con el hallazgo en una calle de Cartagena, por un soldado del regimiento de milicias, de un papel impreso en que se invitaba a la revuelta en los siguientes términos: “¡Infelices habitantes de Cartagena! Ya es tiempo que rompamos el yugo que tanto nos oprime; acábesse para esto el infame gobierno que tanto nos abate...””

artilleros llamado Jorge Guzmán. El plan contemplaba asaltar los principales puestos militares de la plaza, matar al gobernador don Anastasio Cejudo y demás personas blancas, además de saquear los caudales públicos y privados. No obstante, el proyecto sedicioso fue descubierto gracias al cabo primero de los voluntarios pardos Manuel Ituren, a quien lo trató de involucrar un esclavo cartagenero.¹⁰⁷²

Los acontecimientos analizados anteriormente hacen ver las consecuencias directas e indirectas generadas por la Revolución Francesa en Cartagena de Indias, debido a la guerra que el gobierno monárquico español le declaró al republicano galo. Se pueden resumir en el debilitamiento de la Real Hacienda y por ende del Estado. Entre los efectos más importantes se señala el incremento de los egresos de dinero de las cajas reales para cubrir las necesidades de la guerra, y la disminución de ingresos¹⁰⁷³ debido al acoso efectuado por los enemigos sobre el comercio regular e incremento del contrabando.

Aunque los movimientos subversivos, inspirados en los postulados filosóficos franceses de la libertad e igualdad de los hombres, en un primer momento no prosperaron en las provincias neogranadinas, dejaron sembrada la semilla de la rebelión. Para intentar impedir su germinación el gobierno tuvo que invertir tiempo y recursos, consiguiendo solamente retrasarla hasta que posteriormente las condiciones cambiaron y fueron propicias para el brote y florecimiento de la revolución.

Finalmente, se puede afirmar que la Revolución Francesa resultó perjudicial para los intereses navales del Imperio Español, que no obtuvo ningún beneficio del resultado de la guerra librada contra sus Ejércitos, pero sí perjuicios. No obstante, en las contiendas navales quedó acreditada la valía del sistema de los guardacostas de Cartagena de Indias, los cuales resultaron ser de mucha utilidad práctica, cumplieron la importante labor

¹⁰⁷² *Ibidem*, p. 79.

¹⁰⁷³ AGI, Santa Fe, 1096 y 1107. Estados de la caja real de Cartagena de Indias. En el año 1793 se ingresaron 2.822.518 pesos, en 1794 el presupuesto disminuyó a 2.517.855 pesos, mientras que en 1795 apenas alcanzó los 2.021.469 de pesos.

de mantener una activa seguridad y defensa de sus rutas marítimas cercanas y territorios aledaños, más el primordial trabajo logístico de movilizar las tropas en campaña y mantener los pertrechos y avituallamientos necesarios para las mismas.

En conclusión, la Revolución Francesa tampoco fue favorable para el interés del poder naval galo, que en el verano de 1789 no estuvo lejos de equipararse al británico. La pérdida de buena parte de los oficiales francos de la Marina, que no se sumaron a los insurgentes, resultó ser muy grave por la imposibilidad de sustituirlos de manera fácil, como se hizo con los mandos de tierra, porque la formación de los primeros exigía una alta capacitación técnica, la cual requería mucho tiempo y dinero para conseguirse.

Finalmente, aunque el gobierno revolucionario tenía los barcos, en algunas circunstancias con mejores cualidades que los ingleses, no contaron con los comandantes más capacitados, lo cual les creó una situación de inferioridad en el combate. No obstante, la Marina Real de Gran Bretaña durante la beligerancia siguió creciendo en tamaño y eficiencia a medida que transcurría el tiempo.¹⁰⁷⁴ Además, en ese momento contaron con el genio militar, almirante Horatio Nelson, quien les causó muchos daños a las Armadas de España y Francia.¹⁰⁷⁵

4. La lucha marítima con Inglaterra. 1796-1802

El Tratado de Basilea del 22 de julio de 1795 formalizó la paz entre España y la Francia revolucionaria, pero también abrió el camino para que la Monarquía hispana se viera presionada por los nuevos republicanos a firmar otro acuerdo más comprometedor y únicamente favorable a los intereses de los galos vencedores, el de San Ildefonso del

¹⁰⁷⁴ Estas circunstancias le hicieron pensar a Manuel Godoy que la única alternativa para la supervivencia de España era renovar el pacto defensivo-ofensivo con Francia y sumar a Holanda, para de esta forma poder oponerse ante el formidable poder naval que Gran Bretaña había alcanzado. Manuel Godoy, *Memorias del príncipe de la Paz. Cuenta dada de su vida política*, Madrid, Imprenta de I. Sancha, 1836, t. I, pp. 381-382.

¹⁰⁷⁵ Alfred LeRoy Burt, *The evolution of the British empire...*, pp. 86-87.

18 de agosto de 1796.¹⁰⁷⁶ Consistió fundamentalmente en una alianza ofensiva y defensiva entre las dos naciones, similar al viejo “*Pacto de Familia*”, obligando a ambos países¹⁰⁷⁷ a auxiliarse con fuerzas terrestres y marítimas cuando estuvieran en guerra con otra potencia, y en cuyas cláusulas secretas incorporaban a la República Bátava en la misma alianza y dejaba a Portugal expuesta a un ataque, que el joven Godoy en 1801 pasó a protagonizar en la Guerra de las Naranjas.¹⁰⁷⁸

Y como Francia se hallaba en beligerancia contra la poderosa Inglaterra en aquel entonces, el hecho se traducía en la incorporación inmediata de España a los combates, cumpliendo el compromiso de colaborar con quince navíos de línea, seis fragatas y cuatro corbetas o buques ligeros, todos armados, equipados con suministros para seis meses, aparejos para un año, más dieciocho mil hombres de infantería y seis mil de caballería con sus correspondientes piezas de artillería.¹⁰⁷⁹

Por otro lado Inglaterra, desde el principio de la entrada en vigor del “*Convenio provisional de alianza defensiva entre su majestad católica y el rey de la Gran Bretaña con motivo de los sucesos ocurridos en la República Francesa*”¹⁰⁸⁰, se comportó siempre con mucho recelo y reserva con sus aliados circunstanciales y viceversa. Empero, una vez firmada la paz entre los españoles y franceses a espaldas de los británicos, Carlos IV incumplió el artículo 6º convenido.¹⁰⁸¹ No obstante, los anglosajones que tampoco deseaban hacer perdurar por mucho tiempo el tratado, ya habían iniciado informalmente las hostilidades contra los hispanos.

¹⁰⁷⁶ Este tema de geopolítica es tratado en el capítulo II.

¹⁰⁷⁷ Más que un Tratado parecían una serie de condicionantes impuestas a España, que había sido derrotada en el Norte de su territorio.

¹⁰⁷⁸ Alejandro del Cantillo, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón. Desde el año de 1700 hasta el día*, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1843, pp. 673-676.

¹⁰⁷⁹ Francia con su posición de vencedora obligó a España a combatir por su causa, mientras que ésta última nunca tuvo la oportunidad de apelar al tratado en su propio favor.

¹⁰⁸⁰ Alejandro del Cantillo, *Tratados, convenios...*, pp. 646-648.

¹⁰⁸¹ “Sus Majestades católicas y británica se prometen recíprocamente no dejar las armas (á menos que fuese de comun acuerdo) sin haber obtenido la restitucion de todos los estados, territorios, ciudades ó plazas que hayan pertenecido á la una ó á la otra antes del principio de la guerra, y de que se hubiese apoderado el enemigo durante el curso de las hostilidades.” *Ibidem*, pp. 647-648.

Las agresiones de los ingleses hacia los españoles comenzaron a manifestarse por las reservas mostradas por sus diplomáticos en las reuniones bilaterales. Además, dieron inicio al apresamiento de varios barcos hispanos que transportaban cuantiosas riquezas. Impidieron el tránsito de buques holandeses con efectos navales destinados a los Departamentos de Marina de España. Comenzaron a arribar frecuentemente naves británicas a las costas de Perú y Chile para practicar el contrabando y realizar reconocimientos del terreno bajo el argumento de la pesca de ballenas. Mostraron tentativas de atacar las posesiones españolas en el Caribe, por el visible envío de armamentos a las Antillas que en parte serían destinados a impedir la entrega de Santo Domingo a Francia.

Asimismo, en el Mediterráneo las fragatas de guerra británicas empezaron a actuar violentamente contra los intereses del comercio español, conducta que igualmente se dio en las costas gallegas, entre muchas otras agresiones. Estas aptitudes, sumadas a las anteriormente expuestas tuvieron el suficiente peso para obligar a Carlos IV a declararle formalmente la guerra a Gran Bretaña el 5 de octubre de 1796.¹⁰⁸²

España cuando perdió la guerra en tierra contra la Francia revolucionaria aun mantenía una Marina de Guerra temible para las potencias europeas. La flota alcanzó un punto alto en 1798, estaba conformada por trescientos once buques, de los cuales setenta y seis eran navíos de línea, se hallaban embarcados noventa y ocho mil seiscientos cincuenta hombres de un total de ciento once mil doscientos ochenta que estaban movilizadas.¹⁰⁸³

No obstante, las consecuencias de la Revolución Francesa que afectaron a España resultaron ser muy perjudiciales para sus intereses

¹⁰⁸² La real cédula se puede ver en: Santos Sánchez, *Colección de pragmáticas, cédulas, provisiones, autos acordados, y otras providencias generales expedidas por el Consejo Real en el reinado del señor don Carlos IV. Cuya observancia corresponde a los Tribunales y jueces ordinarios del reino, y á todos los vasallos en general*, Madrid, Imprenta de don Josef del Collado, 1805, t. II, pp. 64-64

¹⁰⁸³ Alejandro Nelson Bertocchi Morán, "Santa María, Trafalgar y las invasiones inglesas" en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1985, n° 11, p. 83.

imperiales. El rey y sus ministros no supieron desembarazarse de las exigencias que la nueva República vecina del Norte les impuso. En el escenario planteado la dirección de la Real Armada española sufrió un inconveniente cambio de rumbo, pasó de su visión geopolítica de dominio y expansionismo mundial, que secularmente había ostentado por voluntad de la Corona, a un enfoque centrado en el continente europeo.¹⁰⁸⁴

La beligerancia entre Gran Bretaña y Francia, en la que España se vio obligada a participar por las imposiciones del gobierno revolucionario galo, despejó el camino y aceleró la marcha de la destrucción de la poderosa Real Armada. Además de las consecuencias dañinas inherentes a la guerra, hubo que sumar a la realidad la ineficiencia de los mandos superiores para elegir los objetivos verdaderamente importantes dentro del escenario geopolítico mundial.

Asimismo, el estancamiento de la construcción de grandes embarcaciones fue mermando aceleradamente el poder naval del Imperio Español, y como si fuera poco para la crisis, en 1799 a la institución castrense se le despojó de sus facultades económicas, a través de las *Ordenanza de S. M. para el Gobierno Económico de la Real Hacienda de Marina*, pasando a depender financieramente del Ministerio de Hacienda. La medida que pretendió optimizar el manejo de los recursos económicos fue inútil y solo contribuyó a fomentar un desorden monetario y orgánico de la institución militar.¹⁰⁸⁵

En síntesis, como consecuencia de la guerra contra el Inglaterra, que se extendió cerca de siete años, el poder naval de España quedó debilitado. Se hicieron evidentes los problemas de avituallamiento, modernización de la flota y reparación de muchos barcos.¹⁰⁸⁶ La contundencia de las cifras describen por si mismas la cruda realidad, como

¹⁰⁸⁴ *Ibidem*, pp. 83-84.

¹⁰⁸⁵ Leopoldo Boado y González-Llanos, "Algunos aspectos de la Marina española en los años previos al del combate de Trafalgar" en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1985, nº 11, p. 11.

¹⁰⁸⁶ José Gregorio Cayuela Fernández y José Ángel Gallego Palomares, *La guerra de la independencia. Historia bélica, pueblo y nación en España (1808-1814)*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, 2008, p. 57.

ya se ha dicho, en 1798 la Marina poseía setenta y seis navíos, mientras que en 1802 solamente contó con cincuenta y tres, es decir, durante el período de la beligerancia perdió veintitrés de sus grandes embarcaciones, equivalentes a poco más del 30%.¹⁰⁸⁷

Si se juntaban los navíos, las fragatas, corbetas, bergantines, jabeques y urcas españolas, la cifra apenas alcanzaba los noventa y un buques armados. Los aliados franceses difícilmente contaban con treinta y nueve navíos de línea y ocho fragatas. La suma de las grandes embarcaciones de combate de los aliados hispano-franceses era insuficiente para conseguir un equilibrio de poder con respecto a las fuerzas navales de Inglaterra, que a finales del siglo XVIII tenía doscientos un navíos de línea, doscientas cuarenta y dos fragatas y cuatrocientas cuarenta y seis corbetas, sumando un total de ochocientos ochenta y nueve buques propios para la guerra. A la inferioridad cuantitativa de barcos españoles y franceses se debían añadir otros elementos que les restaba posibilidades de victoria: las características de las embarcaciones de ambos países eran similares en tamaño y capacidades, mientras los buques ingleses superaban a los dos anteriores en fortaleza.¹⁰⁸⁸

En cuanto a la realidad naval americana, concretamente la de los guardacostas de Cartagena de Indias, se puede afirmar que no fue un fiel reflejo de la situación sufrida por la flota de los grandes buques de guerra de la Real Armada. La relativa autonomía económica y de toma de decisiones que le confería al Apostadero las *Ordenanzas Navales*, sumada a las diligentes gestiones de sus oficiales más experimentados, le garantizó llevar a cabo el cumplimiento de sus funciones y la conservación de la escuadra con pocas variaciones, pese a los esfuerzos enemigos por capturarla o destruirla.

En Cartagena de Indias el gasto económico para la defensa naval del Virreinato, como se señaló en el capítulo anterior, generalmente estuvo

¹⁰⁸⁷ Leopoldo Boado y González-Llanos, “Algunos aspectos de la Marina... pp. 11-12.

¹⁰⁸⁸ Enrique Martínez Ruiz, “Ejército de Tierra y operaciones navales: el caso español” en *Guerra naval en la Revolución y el Imperio*, Madrid, Editorial Marcial Pons, 2008, pp. 141-142.

en concordancia con las exigencias bélicas del momento, aunque resultara contradictorio con el presupuesto general de la caja real de la provincia, es decir, que el aumento del gasto militar en muchas ocasiones no estuvo ligado al incremento o disminución del presupuesto anual de la provincia, más bien se rigió por los criterios autónomos de la Junta de Marina del Apostadero, lo que sin duda contribuyó a mantener la operatividad de las *“fuerzas sutiles”*.

Durante los años que estuvo España en guerra contra Francia, las consignaciones de los guardacostas se vieron moderadamente aumentadas, cuando se comparan con la de un año antes y otro después: en 1792 fue de 132.450 pesos y en 1796 de 129.621 pesos. Mientras que en 1793 ascendió a 151.662 pesos, en 1794 bajó ligeramente a 141.968 pesos, y en 1795 nuevamente se incrementó alcanzando la cantidad de 181.924 peso¹⁰⁸⁹ Asimismo, la escuadra de guardacostas pasó de nueve unidades en mayo de 1792¹⁰⁹⁰ a once en diciembre de 1793.¹⁰⁹¹

La misma tendencia económica y del estado de la escuadra sucedió durante la guerra contra Gran Bretaña (1796-1802). En 1796 el presupuesto fue de 129.621 pesos, en 1797 de 185.952 pesos, en 1798 de 148.094 pesos, en 1799 de 193.922 pesos, en 1800 de 249.975 pesos, en 1801 de 219.458 pesos y en 1802 de 243.910 pesos.¹⁰⁹² Igualmente, en 1799 habían siete guardacostas¹⁰⁹³, mientras que en 1801 la flota alcanzó la voluminosa cantidad de veintiún barcos¹⁰⁹⁴, aunque casi la mitad de las nuevas embarcaciones eran lanchas cañoneras, que resultaron ser de mucha ayuda para el servicio, porque cumplieron la labor de ser un

¹⁰⁸⁹ AGI, Santa Fe, 1096, 1107 y 1109.

¹⁰⁹⁰ AGM, Expediciones, 13. Relación elaborada por Vicente Escalante de los guardacostas que se hallaban armados y desarmados. Cartagena de Indias, 19 de mayo de 1792.

¹⁰⁹¹ AGM, Consignaciones, 7207. Presupuesto formado por Juan Francisco de Céspedes, referente a los caudales que necesitan la escuadra guardacostas de Cartagena de Indias anualmente. Cartagena de Indias, 20 de diciembre de 1793.

¹⁰⁹² AGI, Santa Fe, 1096, 1109 y 1111.

¹⁰⁹³ AGM, Expediciones, 26. Relación de los guardacostas elaborada por Cosme Carranza. Cartagena de Indias, 30 de diciembre de 1799.

¹⁰⁹⁴ AGM, Expediciones, 28. Estado general de las fuerzas del Apostadero elaborado por Bartolomé de Arias. Cartagena de Indias, 20 de abril de 1801. Se debe tomar en cuenta que en el estado de la escuadra se incluyeron las pequeñas embarcaciones existentes: una falúa, tres esquife o botes y dos lanchas.

refuerzo oportuno y eficiente para las fuerzas navales existentes en el Apostadero, con un bajo precio de operatividad y mantenimiento.

Los hechos anteriormente señalados revelan que la política naval puesta en marcha por los oficiales de la Real Armada que gobernaban el Apostadero de Cartagena de Indias, y les tocó gestionar el estado de guerra, se enfocó en dos direcciones fundamentales: Primero, conseguir más recursos económicos a través de las consignaciones anuales de los guardacostas para emplearlos en la adquisición de pertrechos de guerra o de nuevas embarcaciones, puesta a punto de las existentes y contratación del personal considerado necesario para tener todas las unidades en buenas condiciones. Segundo, garantizar el funcionamiento de la logística y así contar con el avituallamiento, armas y municiones conveniente, garantizando la operatividad táctica de los barcos, es decir, poder disponer, mover y emplear las fuerzas marítimas según lo exigieran las circunstancias y discreción de su comandante general.

No obstante, el camino para ejecutar la política del resguardo naval no fue fácil de transitar, estuvo lleno de obstáculos que se superaron según se desenvolvían los acontecimientos. El Apostadero de Cartagena de Indias no era autosuficiente, requería del soporte logístico prestado por España, Veracruz y La Habana, y según se dieran las circunstancias, también se vio obligado a proporcionar ayuda a otras fuerzas marítimas del Caribe, cuando estuvo a su alcance.

Las anteriores afirmaciones se ven reflejadas en el auxilio solicitado al comandante de Marina por la real orden del 27 de agosto de 1796, requiriéndosele el envío a la isla de Trinidad de cinco lanchas cañoneras y tres galeotas que habían sido apresadas. El mandato para reforzar las fuerzas navales del gobernador de la región no pudo cumplirse porque dichas embarcaciones se encontraban en mal estado, y su reparación posiblemente costaba unos 30.000 pesos. Al problema económico se sumaba el meteorológico, desde el mes de agosto hasta el de noviembre, en el Caribe suelen ocurrir vendavales y chubascos que dificultaban la

navegación a vela con dirección a barlovento.¹⁰⁹⁵ Si la ayuda de las “*fuerzas sutiles*” se fuera realizado, posiblemente los ingleses no hubieran conquistado tan fácilmente aquella isla pocos meses después o incluso se hubiera podido evitar.

La ciudad de Cartagena de Indias, debido a la seguridad ofrecida por sus complejas infraestructuras militares era considerada una plaza inexpugnable para los enemigos, por lo cual fue empleada para almacenar pertrechos de guerra que luego eran distribuidos por el Virreinato, o incluso servir de cárcel de máxima seguridad. Un ejemplo de las anteriores afirmaciones se observa cuando los guardacostas “Paz”, “Taumaturgo” y “Covadonga”, mandados por los tenientes de fragata don Juan Vivero, don Torcuato Piedrola y don Pedro Quevedo, a mediados del año 1797 estuvieron comisionados a transportar armas, municiones y algunos otros pertrechos de guerra a Río Hacha, realizar el corso a barlovento de la misma ciudad y a su regreso traer consigo diecinueve prisioneros ingleses que se hallaban en Santa Marta.

Los guardacostas, el 31 de mayo de 1797, durante su trabajo logístico se vieron perseguidos y amenazados por una fragata inglesa de cuarenta cañones, que los obligó a arribar al puerto de Santa Marta. Mientras que el día dos del mes siguiente, durante su viaje a Río Hacha, concretamente en el Cabo de San Juan de Guía, avistaron un bergantín corsario inglés al cual dieron caza. El seguimiento se mantuvo durante dos días, pero fue infructífero porque perdieron de vista la embarcación por haber refrescado el viento y ser un bajel de mucho andar.¹⁰⁹⁶

Esta guerra, al igual que las anteriores, también trajo consigo problemas logísticos al Apostadero. Los efectos y pertrechos a mediados de 1797 comenzaron a escasear, el gobernador tuvo la idea de conseguirlos

¹⁰⁹⁵ AGM, Expediciones, 20. Oficio de Vicente Escalante para Pedro Varela y Ulloa. Informa sobre una real orden relativa a dirigir a la isla de Trinidad unas lanchas cañoneras y galeotas y los problemas que existían para no poder proceder. Cartagena de Indias, 26 de noviembre de 1796.

¹⁰⁹⁶ AGM, Expediciones, 22. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para Juan de Longara. Informa que los guardacostas regresaron a su puerto después de haber transportado pertrechos de guerra a Río Hacha. Cartagena, 30 de junio de 1797.

en la isla de San Andrés, pero su lejanía hizo inviable el proyecto.¹⁰⁹⁷ Además, el virrey de Santa Fe para evitar la fuga de capital, generada por la adquisición de productos en las colonias extranjeras, y cualquier otro inconveniente derivado de la compra, prefirió hacer las gestiones por medio de la Marina Real y mercante de La Habana para abastecerse de los efectos más necesarios, hasta que llegaron a Cartagena de Indias los solicitados a España. La solución contó con la aprobación del rey.¹⁰⁹⁸

Asimismo, el capitán general de La Habana, en agosto de 1798, envió un cargamento de ochocientos setenta y nueve quintales de pólvora a Cartagena de Indias, equivalentes a unos 40.434 kilos, para paliar las carencias del material en el reino, debido a las exigencias de la guerra. Pese a la considerable carga recibida, se hallaba en camino otro barco proveniente de Veracruz con 2.654 cajones de pólvora para las plazas de La Habana, Puerto Rico y Cartagena de Indias, garantizando que no faltara la mezcla inflamable durante el conflicto.¹⁰⁹⁹

Los gastos ordinarios de la beligerancia se veían incrementados cuando el enemigo realizaba amagos de ataque o desembarco en áreas concretas. Un ejemplo de esta aseveración se observa cuando a mediados de 1798 se avistó en Cabo de la Vela una división inglesa conformada por nueve buques entre navíos y fragatas. Al ocurrir este tipo de situaciones la información se divulgaba de inmediato a los altos mandos militares de todas las plazas costeras de las inmediaciones, las cuales se ponían en estado de alerta. Las autoridades en estos casos, con frecuencia, manejaron la hipótesis de que el objetivo era la ciudad amurallada, debido a su importancia estratégica, y que los barcos avistados posiblemente se reunirían con otros para formar una fuerza de ataque más poderosa.

¹⁰⁹⁷ AGN, Milicias y Marina, 60. Oficio de Anastasio Cejudo para el virrey. Informa sobre la necesidad de efectos para los guardacostas. Cartagena de Indias, 9 de agosto de 1797.

¹⁰⁹⁸ AGN, Milicias y Marina, 62. Oficio de Hormares para el virrey. Informa que los efectos que necesitan los guardacostas de Cartagena de Indias no se comprarán en colonias extranjeras. San Ildefonso, 10 de octubre de 1797.

¹⁰⁹⁹ AGS, Secretaría de Guerra, 7070, Expediente 7. Oficio del virrey de Santa Fe, Pedro Mendinueta, para el excelentísimo señor, don Juan Manuel Álvarez. Informa que el gobernador de Cartagena de Indias recibió la pólvora remitida por el capitán general de La Habana. Santa Fe, 19 de agosto de 1798.

Cuando el gobernador de Cartagena de Indias se enteró de la información, inmediatamente convocó una Junta de Guerra, prevista en estos casos. En la reunión se decidió que convenía mantener en alerta la guarnición de la ciudad, además de reforzarla con seiscientos milicianos. Tal y como se preveía en el *Plan de Defensa*,¹¹⁰⁰ las fuerzas del Apostadero debían ser fortalecidas con la construcción de seis lanchas cañoneras artilladas con un cañón de grueso calibre cada una, más dos lanchas de auxilio también armadas, establecer dos vigías en puestos avanzados, tomar todas las medidas necesarias para evitar sorpresas, y por último, estar preparados para acudir con los auxilios convenientes a cualquier lugar del Virreinato que fuera atacado.

Una vez desvanecidas las sospechas de ataque, para disminuir los gastos extraordinarios de defensa, el gobernador mandó a desarmar a los milicianos de refuerzo, mientras el virrey ordenó seguir con el resto de actuaciones, con el fin de estar preparados en un futuro evento cercano. Debido a los elevados costos de las medidas emprendidas se tuvo que echar mano de los caudales acopiados, los cuales ascendían a 800.000 pesos, y estaban destinados a ser enviados a España. Estos actos dejan ver claramente como las tácticas británicas contribuyeron con el descalabro de la Real Hacienda, principalmente creando la necesidad de incrementar las atenciones a las plazas costeras, que consumían mucho y producían poco por la interrupción del comercio. Como consecuencia de las operaciones de los ingleses se le restaban posibilidades, a la cabeza del imperio, de

¹¹⁰⁰ Los planes de defensa a principios del siglo XVIII se solían improvisar, pero en el ecuador de la centuria, los altos mandos militares españoles le prestaron mucha atención a la planificación para proteger su territorio, utilizando para su desarrollo el raciocinio y la reglamentación "... mediante un estudio detallado de las vulnerabilidades y posibilidades de cada plaza y del enemigo, llegando a un sistema "integral", consistente en el empleo combinado de fortificaciones, buques de guerra y artillería." Guillermo Frontela Carreras, "La artillería en América" en *Al pie de los cañones. La artillería española*, Madrid, Tabapress, S. A., 1993, p. 256.

recibir importantes sumas de dinero, indispensables para lubricar y poner en marcha su compleja maquinaria bélica.¹¹⁰¹

La orden para la construcción de las lanchas cañoneras siguió su curso legal, pero el ministro de la guerra, el 12 de julio de 1799, aclaró que las embarcaciones debían ser costeadas por la caja real de Cartagena de Indias, pero no ponerse bajo el mando del gobernador, sino del comandante general del Apostadero.¹¹⁰² Así, el tiempo fue transcurriendo y la beligerancia poco a poco comenzó a hacer sentir sus consecuencias en la institución castrense. Los efectos navales para los guardacostas comenzaron a escasear y su comandante general empezó a preocuparse porque los enemigos podían enterarse y animarse a realizar un ataque a la plaza, o a interceptar los barcos mercantes que transitaban por sus costas.

No obstante, la voluntad de servicio unida a la creatividad permitió mantener habilitados al cien por ciento dos de sus mejores embarcaciones: La balandra “Covadonga” y la goleta “Taumatugo”, ambas se hallaban en buen estado y poseían características superiores en su andar. Para ello se emplearon las jarcias, partes de las velas y pertrechos de la goleta “Paz” que estaban en el Almacén expuestos al deterioro, los cuales el guardacostas no los necesitaría por encontrarse en aquel entonces comisionado fuera de la plaza.¹¹⁰³

También el comandante general, capitán de navío don Cosme de Carranza, para tener habilitados los buques bajo su mando se vio obligado por la necesidad a comprar jarcia usada; velamen de barcos mercantes españoles que habían dejado de navegar, de embarcaciones apresadas y naufragios. Estas circunstancias ocurrieron en Cartagena de Indias porque la plaza no tenía relaciones comerciales con proveedores de potencias

¹¹⁰¹ AGI, Santa Fe, 909. Cuenta del virrey Pedro Mendinueta. Informa sobre el aumento de los gastos de defensa de Cartagena de Indias, debido a las noticias referentes a una división inglesa. Santa Fe, 19 de mayo de 1798.

¹¹⁰² AGM, Expediciones, 26. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para Juan de Longara. Informa que las seis lanchas cañoneras que se construirían para la defensa de la plaza no se costearan por la Marina, pero sí debían estar bajo sus ordenes. Cartagena de Indias, 31 de enero de 1799.

¹¹⁰³ *Ibidem*, Oficio de Cosme Carranza para Juan de Longara. Informa sobre la habilitación de varios guardacostas para la defensa del puerto. Cartagena de Indias, 30 de julio de 1799.

neutrales. La Habana no padeció el mismo desabastecimiento, pero sus comerciantes se negaron a aprovisionar el Apostadero neogranadino por temor a ser apresados por los ingleses, que realizaban un continuo bloqueo de aquel puerto. En consecuencia, debido a la escasa oferta de los efectos navales los precios aumentaban y con ellos el presupuesto anual requerido por la Marina.¹¹⁰⁴

Los marinos del Apostadero de Cartagena de Indias, con el cambio de siglo, además de soportar los rigores de la guerra, también les tocó “combatir” burocráticamente contra los oficiales reales, gobernadores y virreyes,¹¹⁰⁵ quienes incluso llegaron a solicitar nuevamente al propio rey el relevo de los marinos por mercenarios.¹¹⁰⁶ Pero las facultades y cualidades marciales exigidas por el conflicto bélico, sumadas a los buenos resultados obtenidos en el teatro de operaciones, favoreció la permanencia de los militares al mando de los guardacostas. Las dificultades endógenas no pudieron impedir a la oficialidad naval cumplir con su misión de luchar contra los enemigos de España y el fraude fiscal.¹¹⁰⁷

Entrando un poco en el tema de la táctica naval, se puede afirmar que la Real Armada española del siglo XVIII, se centró básicamente en crear una formación de combate que consistió en alinear a los buques de guerra uno detrás del otro, dejando el menor espacio posible entre cada uno, con el objetivo de descargar toda la artillería a los enemigos, los

¹¹⁰⁴ AGM, Expediciones, 32. Oficio de Cosme de Carranza para Antonio Cornel. Informa sobre el relevo de la Marina de esta plaza, para ponerla en manos de sujetos particulares. Cartagena de Indias, 9 de mayo de 1800.

¹¹⁰⁵ Este importante aspecto es estudiado en el capítulo II de la presente investigación.

¹¹⁰⁶ AGM, Expediciones, 32. Oficio de Cosme de Carranza para Antonio Cornel...

¹¹⁰⁷ AGM, Corso y Presas, 5216. Oficio de Cosme de Carranza para Antonio Cornel. Informa que comisionó a la goleta “Nancy” y cañoneras “Concepción” y “Micomicona” para recorrer las costas desde el Golfo del Darién hasta la punta de San Blas, con el fin de alejar a los ingleses que solían aliarse con los caudillos de los indios enemigos, y así hostilizar a los partidarios de los españoles. Cartagena de Indias, 30 de septiembre de 1800.

cuales también solían organizarse de una manera similar.¹¹⁰⁸ Las dos filas cuando se hallaban más o menos próximas, al coincidir paralelamente con direcciones opuestas o iguales, procedían a cañonearse.

En esta especie de duelo tradicional de caballeros, las Armadas española y francesa tendieron a disparar a los palos de aparejo con el objetivo de inmovilizar al enemigo, obligándolo a separarse de la línea de combate, para luego aislarlo y proceder al abordaje. Mientras que los británicos, empleando la misma organización, optaron por centrar sus disparos en las líneas de flotación de las naves contrarias y los entrepuentes. Con la primera acción pretendían crear entradas de agua en los cascos para hundir a sus contrincantes, mientras que con la segunda, dejar fuera de combate las baterías de cañones adversarias.¹¹⁰⁹

Las mencionadas tácticas de guerra naval en algunas ocasiones no dieron resultados concluyentes, siendo difícil saber quien había realmente ganado la contienda. Estaban organizadas por normas rígidas que anulaban las iniciativas individuales de los comandantes y mandos intermedios, obligándolos a centrar sus actuaciones en mantener la formación. Al respecto, el contralmirante de la actual Real Armada española, don Bordejé y Morencos, afirmó que este tipo de ofensivas arrojaba como resultado una escasa pérdida de buques entre los diferentes contendientes, porque no conducían a su aniquilamiento debido a tres razones fundamentales: la evolución de la arquitectura naval permitió construir los cascos de las naves muy resistentes a los disparos de los cañones de la época. La visión de conjunto de las acciones bélicas raramente procuraba la lucha a muerte. Y por último, la continuidad de la ordenación para el

¹¹⁰⁸ “Se seguían en España las ideas del jesuita francés Paul Hoste, expuestas en su famoso “L’Art des Armées ou Traité des Evolutions Navales”. La obra de Hoste fue introducida en España por el duque de la Victoria, que la tradujo y adaptó para su utilización en nuestra marina de guerra. Según este tratado, el punto de partida para las evoluciones de la escuadra es la formación de combate ó línea de batalla, consistente en la colocación de los navíos en línea paralela al enemigo, uno detrás de otro, proa con popa, presentando ante el adversario toda la capacidad ofensiva de sus cañones situados en cada banda...” Pedro Sánchez Núñez, *Venturas y desventuras de un marino utrerano: José de Córdoba y Ramos*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 2002, p. 160.

¹¹⁰⁹ Federico F. de Bordejé y Morencos, “El inmovilismo táctico en el siglo XVIII”, en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996, nº 52, p. 46.

combate heredada del siglo XVII (líneas de fila), la cual por lo general no causaba los suficientes daños para decidir victorias absolutas.¹¹¹⁰

El almirante Horatio Nelson¹¹¹¹ cambió, entre finales del siglo XVIII e inicios del XIX, todo el formalismo bélico señalado anteriormente. Revolucionó la tradicional forma de hacer la guerra naval, poniendo en práctica osadas maniobras dirigidas a romper, desorganizar y envolver la formación lineal de los barcos enemigos.¹¹¹² Así obligó a sus rivales al combate cercano, en el cual la Royal Navy poseía superioridad por los avances logrados en su artillería, la cual se encontraba emplazada para conseguir una ampliación del campo de tiro, sumada a la eficiencia de sus artilleros que en un tiempo concreto lograban realizar más disparos que sus contrincantes.¹¹¹³

En resume, las circunstancias expuestas hacen ver que la política naval inglesa, a partir de finales del siglo XVIII,¹¹¹⁴ permitió a los comandantes de sus escuadras emprender tácticas audaces que se planteaban como objetivo batallas de aniquilamiento decisivas, mientras

¹¹¹⁰ *Ibidem*.

¹¹¹¹ *Ibidem*. “Puede decirse que, hasta la aparición de Nelson, la tónica general en el pensamiento de las marinas continentales era que la incidencia de la batalla en la estrategia general era nula, causa de que la única preocupación de los mandos fuese conservar sus unidades, por lo que el encuentro se convertía en una demostración de virtuosismo, sorprendiendo el número de ocasiones perdidas en ese siglo para haber logrado una victoria total y que hasta finales del XVIII no se dieran acciones decisivas...”

¹¹¹² Pedro Sánchez Núñez, *Venturas y desventuras...*, p. 162. “Los ingleses, como veremos enseguida, y se manifestó clamorosamente en Trafalgar, siguieron otra táctica, consistente en cargar con todas sus fuerzas contra el centro de la línea enemiga para cortarla y envolverla, dirigiendo sus fuegos a la vez contra los buques que quedaban descolgados y desorganizando profundamente al enemigo.”

¹¹¹³ “La artillería naval era compleja por el procedimiento para hacer puntería y, sobre todo, por los requerimientos de los pesados cañones de avancarga, que exigían hasta 14 sirvientes por pieza de 36. Como cada movimiento se hacía a la orden directa, para efectuar un disparo era necesario dar hasta nueve voces de mando; no obstante, con el adiestramiento constante se logró, en algunas naves, disparar un cañonazo cada dos minutos. La excepción fue el almirante Collingwood que, en su campaña de Abukir, logró que sus artilleros consiguieran el increíble ritmo de fuego de tres disparos cada dos minutos.” Pedro Sánchez Núñez, *Venturas y desventuras...*, pp. 164-165.

¹¹¹⁴ “En el último cuarto del siglo XVIII fue de creciente superioridad y agresividad británica. Mediante sus constantes ejercicios de fuego real en la mar, sus constantes navegaciones con todas clases de tiempos y su concentración de medios, llegaron a alcanzar un dominio del manejo de los buques y su artillería que nadie consiguió igualar. Mientras, en España la dispersión de medios y la cicatería de la (sic) administración hacía decaer más y más la eficacia. El tiro inglés, además de ser más certero, era tres o cuatro veces más rápido que el de los españoles a finales del XVIII; desde 1793, la superioridad inglesa era incuestionable.” Jorge García-Parreño, *Las armas navales españolas*, Barcelona, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S. A., 1982, p. 102.

las Armadas franco-española procuraban evitar las confrontaciones concluyentes para no poner en peligro sus navíos, los cuales preferían emplear como armas disuasorias.

Con respecto a la concepción táctica empleada por los guardacostas comandados por los jóvenes militares de la Real Armada española, durante finales del siglo XVIII y principios del XIX, se puede afirmar que fue totalmente diferente al inmovilismo existente en el mismo período en las grandes escuadras de navíos, fragatas y corbetas dirigidas por los oficiales navales más veteranos. Es de destacar que no se deben comparar los objetivos del resguardo naval con las misiones de las grandes escuadras de la Marina de Guerra.

El primer grupo se centró en controlar un área definida y relativamente pequeña de la costa, es decir el mar territorial, para combatir el fraude fiscal y como consecuencia de la guerra participar en la defensa del territorio y demás intereses del Estado. Y el segundo grupo, debía encargarse del “dominio del mar” o al menos de las rutas transoceánicas de su interés, a través de la guerra regular, para mantener las vías de comunicación libres de enemigos y así poder conectar los territorios ultramarinos con la Península, siendo el resguardo, la logística y convoyes una actividad complementaria o de segundo orden, pero no de poca importancia.

Las tácticas puestas en práctica por los comandantes de las pequeñas y medianas embarcaciones de los guardacostas de Cartagena de Indias se caracterizaron por ser muy dinámicas y diversas. Si bien es cierto que existían instrucciones para el combate, también los oficiales de Marina actuaron según cada circunstancia particular.

Los comandantes de los buques, siendo los máximos responsables de ellos, gozaron en la mar de libertad para la toma de decisiones durante las acciones defensivas u ofensivas. Entre las principales estrategias empleadas por los militares para poner en marcha el resguardo marítimo se hallaron las siguientes:

- Servirse de un sistema de información para detectar y ubicar geográficamente a los enemigos a combatir.
- El comandante general del Apostadero convocaba Juntas de Marina para evaluar situaciones particulares consideradas relevantes, y actuar en consecuencia. Si se pensaba que el caso era de mucha trascendencia se comunicaba al gobernador, quien solía formar una Junta de Guerra con el mismo fin pero a mayor escala.
- Antes del combate, según las circunstancias, se solía hacer uso de estratagemas dirigidos a engañar al contrario para evitar una confrontación que podía durar varias horas y llegar a ser sangrienta.
- Para luchar contra los corsarios o contrabandistas se tendió a enviar un grupo de al menos dos guardacostas a realizar cruceros, y una vez que localizaban a los sospechosos o enemigos procedían a advertirles que se detuviera, bien a través de megáfonos o disparos de advertencia.
- En el caso de tener que emplear la fuerza, primero se hacía uso de la artillería, generalmente acercándose a medio tiro de cañón, y seguidamente se acostumbró a desplegar las lanchas que se llevaban a bordo, para realizar maniobras envolventes y finalizar con el abordaje del contrario, utilizando todo tipo de armas blancas y de fuego. Una vez rendido el adversario se trasladaba una parte de los prisioneros a los guardacostas, los cuales solían ser encerrados bajo cubierta, de esta forma se dividían para evitar posibles motines.
- Para obtener ventaja sobre el enemigo, si la situación lo permitía, se le daba preferencia a los ataques nocturnos.
- Si el rival con que se encontraban los guardacostas en el mar era superior, los oficiales tenían las instrucciones de no poner en peligro sus barcos y debían dirigirse al puerto más cercano o conveniente para ponerse a salvo bajo el abrigo de la artillería de tierra y así evitar ser apresados.

- En los enfrentamientos realizados entorno a los Apostaderos contra fuerzas superiores, el fuego de los barcos solía combinarse con el de los castillos cercanos. Y si la ocasión lo ameritaba se pedían refuerzos del interior del reino o directamente del Apostadero de La Habana.
- Cuando el contrario atacaba o bloqueaba con navíos o fragatas de la Royal Navy, se le daba preferencia a la estrategia de defender la costa con divisiones de lanchas cañoneras que solían causar daños importantes al adversario. Debido al pequeño tamaño y rapidez de las embarcaciones era difícil que los grandes buques atinaran sus tiros contra ellas.

La nueva beligerancia entre España e Inglaterra llegó al Virreinato del Nuevo Reino de Granada en los inicios del año 1797. La estrategia puesta en marcha por los ingleses apostados en Jamaica se centró en dar inicios a las hostilidades a través de una guerra de corso que tenía como objetivos destruir el comercio nacional a través del apresamiento de sus buques mercantes, fomentar el contrabando, bloquear puertos y rutas de comunicaciones marítimas y amedrentar por medio de amagos de ataques e invasiones a las plazas costeras con sus corsarios y divisiones de la Royal Navy.

Un ejemplo representativo de la guerra de corso declarada al comercio se puede observar en el caso de una goleta inglesa ubicada en la costa del río Sinú, la cual el 5 de marzo de 1797 apresó dos canoas del comercio que transportaban al Puerto de Cartagena de Indias comestibles y algunos otros géneros del país. Cuando llegó la noticia a oídos del comandante general del Apostadero, don Joaquín Francisco Fidalgo, éste dispuso que salieran las goletas “San Gregorio Taumaturgo” mandada por el teniente de navío don Carlos Arias, junto a la “Nancy”, para ubicar al enemigo, poder batirlo, capturarlo o por lo menos ahuyentarlo, y así restablecer la seguridad en la costa.

Tres días después de recibir las ordenes, es decir, el 8 de marzo por la noche los guardacostas encontraron al corsario e iniciaron el cañoneo y

abordaje que duró cerca de dos horas, con el saldo trágico de dos soldados del batallón de Marina muertos y diez heridos de los cuales posteriormente falleció uno. Asimismo, la parte contraria tuvieron en la acción siete heridos y once bajas, entre las cuales se incluían el capitán del barco, su segundo, el capitán de presa, el piloto y el cirujano.

Luego de haber sido capturado el corsario inglés, el contador del “Taumaturgo” procedió a elaborar el inventario y clavar las escotillas para conducir la presa al Puerto de Cartagena de Indias. En los trámites se supo que la goleta se llamaba “La Polly y Jane”, del porte de catorce cañones y una tripulación de cuarenta y tres hombres. Una vez que fue verificada su documentación el comandante del Apostadero la declaró buena presa, y se siguió el procedimiento legal para venderla y hacer el reparto de los beneficios económicos, como prevenían las *Ordenanzas Generales de la Armada*.¹¹¹⁵

El mes siguiente al apresamiento de “La Polly y Jane”, los británicos trasladaron sus operaciones al Este del Virreinato. Una división corsaria de la Royal Navy conformada por un navío, una fragata, un bergantín, una balandra y una goleta se había visualizado en el mes de abril cruzando desde el Cabo de Chichivacoa (costa guajira), hasta Río Hacha. Asimismo, otra fragata de la misma nación se vio en Cabo de la Vela. El comandante general del Apostadero, capitán de navío don Joaquín Francisco Fidalgo, consideró que no contaba con las suficientes fuerzas para ahuyentar de aquel paraje a los enemigos,¹¹¹⁶ por lo cual optó por dar parte al comandante general de La Habana para que tomara las medidas más convenientes y movilizara las fuerzas apostadas allí, dicha decisión contó con la aprobación del rey.¹¹¹⁷

¹¹¹⁵ AGM, Corso y presas, 5215. Oficio de Juan Francisco de Céspedes para Pedro Varela. Informa sobre el apresamiento de la goleta inglesa “La Polly y Jane”. Cartagena de Indias, 1 de abril de 1797.

¹¹¹⁶ AGM, Expediciones, 22. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para Pedro Varela y Ulloa. Informa sobre varios corsarios ingleses. Cartagena de Indias, 3 de mayo de 1797.

¹¹¹⁷ *Ibidem*. Borrador para el comandante interino de Apostadero de Cartagena de Indias. Informa que el rey aprobó, por no haber fuerzas competentes para ahuyentar a los corsarios ingleses, dar cuenta al comandante general de Marina de La Habana. San Ildefonso, 22 de agosto de 1797.

Asimismo, el gobernador de Cartagena de Indias, mariscal de campo don Anastasio Cejudo, el 14 de abril de 1798 convocó una Junta de Guerra para hacer frente a la amenaza británica. En la reunión se acordó aumentar las escasas tropas que componía la guarnición de la plaza con el doble de milicianos existentes. Se movilizaron compañías del interior del reino para establecerlas en la costa y río Magdalena, con el fin de poder auxiliar la provincia del Valledupar o Santa Marta, en el caso de que los enemigos decidieran atacar esos lugares.

El comandante general del Apostadero puso en ejecución la parte del plan de defensa que le correspondía a él,¹¹¹⁸ encargándose también de la responsabilidad de establecer un vigía en Morro Hermoso, inmediato a las bocas del río Magdalena y otro en el Buhío del Gato, a orillas del mar, con el objetivo de crear una zona de seguridad, por medio de un sistema de señales con la plaza, para tener la ventaja de anticipar las noticias de todo lo ocurrido en la mar en un perímetro de unas veinticinco o treinta leguas de distancia.¹¹¹⁹

El gobernador Mendinueta, además de pensar que se exponían a un ataque o desembarco inminente,¹¹²⁰ también comenzó a manejar la hipótesis de que la división de buques ingleses tenía la misión de proteger alguna embarcación con el objetivo de comprar ganado y frutos en la zona,

¹¹¹⁸ AGI, Estado, 52. Copia del informe de la Junta de Guerra celebrada por Anastasio Cejudo en Cartagena de Indias. Santa Fe, 19 de mayo de 1798. “Que provisionalmente se formen con la madera que haya en la plaza las seis planchas prevenidas en el plan de defensa para cubrir la avenida de la Boquilla, y demás puntos importantes en los caños y ciénagas del recinto. Que los guardacostas se sitúen en la bahía como corresponde, y que se armen las dos lanchas de auxilio haciéndoles las respectivas explanadas y demás obras necesarias, sin que estos buques a excepción de las lanchas de auxilio puedan servir más que para la parte interior, pues si los enemigos intentan bombardear la plaza no hay otras defensas para resistirlos que las de sus baluartes.”

¹¹¹⁹ *Ibidem*.

¹¹²⁰ El poder anfibio británico en el año 1793 era de los más avanzados del mundo, con un conocimiento acumulado de al menos cincuenta años de prácticas, que convertía la guerra anfibia en una peculiaridad inglesa. No obstante, Cartagena de Indias resultó ser una de las escuelas donde pagaron caro su aprendizaje los ingleses con la defensa que hizo el teniente general don Blas de Lezo a las fuerzas del almirante Edward Vernon. Véase: Richard Harding, “Operaciones anfibias británicas, 1700-1815” en *Guerra naval en la Revolución y el Imperio*, Madrid, Editorial Marcial Pons, 2008, pp. 57-58.

debido a la escases existente en aquel momento en las vecinas colonias inglesas.¹¹²¹

Posteriormente, se supo por el administrador de temporalidad de La Habana, don Antonio García, quien había estado en Jamaica como prisionero de guerra, que sin duda dichos buques eran una división destinada por los ingleses a los alrededores de Bahía Honda para interceptar cuarenta embarcaciones mercantes que se sabía saldrían desde Cádiz a Cartagena de Indias escoltadas por tres navíos y una fragata de la Marina Real. Por medio de esta razón el virrey tomó la decisión, a inicios de mayo, de separar del servicio seiscientos milicianos armados por él, y de esa forma bajar el gasto extraordinario de defensa causado por el suceso.¹¹²²

El peligro del ataque de la división de buques ingleses cesó, pero los actos hostiles no. Los dos vigías que tenía el comandante general del Apostadero de Cartagena de Indias Carranza en una torre, el 1 de agosto de 1799 le notificaron haber avistado un bergantín por los alrededores.¹¹²³ Al día siguiente, el jefe de los guardacostas dio la orden de que zarparan la balandra “Covadonga” al mando del teniente de fragata don Pedro Quevedo, y la goleta “Taumaturgo” bajo las órdenes del teniente de navío don Carlos Rodríguez de Arias, para reconocer si el barco era neutral o enemigo. En el caso de ser un barco adversario debía dársele caza, abatirse y apresarse, dándole preferencia a la táctica del abordaje para realizar una acción decisiva a favor de las armas del rey.

La búsqueda tardó cuatro días, la nave desconocida fue ubicada en la costa de Galera de Zamba. El comandante de la “Covadonga”, para poder acercarse al barco sin que huyera usó como estrategia izar en su

¹¹²¹ AGI, Estado, 52. Oficio de Pedro Mendinueta para el Príncipe de la Paz. Informa sobre el aumento del gasto por haberse visualizado una división inglesa en Cabo de la Vela. Santa Fe, 19 de mayo de 1798.

¹¹²² *Ibidem*. Oficio de Anastasio Cejudo para Joseph Zeyva. Informa sobre los buques vistos en Bahía Honda. Santa Fe, 19 de mayo de 1798.

¹¹²³ AGM, Corso y presas, 5217. Oficio de Cosme de Carranza para Juan de Longara. Informa sobre el apresamiento de un bergantín ingles por los guardacostas “Covadonga” y “Taumaturgo”. Cartagena de Indias, 31 de agosto de 1799.

embarcación una bandera española mercante. Asimismo, ordenó cerrar todas las porterías de los cañones, medida también realizada por el “Taumaturgo”, con la diferencia de elevar un pabellón francés, porque según la información manejada se pensaba que el enemigo andaba buscando una goleta gala mandada por un hombre llamado Groselier, para de este modo animarlos al combate.

Luego que el capitán del bergantín reconoció las insignias falsas llevadas por los guardacostas, largó su bandera y gallardete inglés afirmándolos con un cañonazo con bala. Inmediatamente la “Covadonga” y el “Taumaturgo” se prepararon para darle una “*descarga cerrada*” y abordarlo. Hallándose los tres barcos a tiro, el adversario inició la ofensiva contra la balandra, logrando maltratar las velas y jarcias. Los oficiales mandaron a arriar las banderas mercantes e izar las de guerra e inmediatamente abrieron las porterías y dispararon la artillería sobre el corsario, dándoles una “*descarga graneada*”. El enemigo repitió un segundo ataque, pero en esta ocasión dirigido hacia los dos guardacostas.¹¹²⁴ Una vez realizada las maniobras por las naves del resguardo naval para obligar a rendirse a los británicos, se fondearon cada uno a un costado, echaron las lanchas al agua con todos sus hombres

¹¹²⁴ *Ibidem*. Oficio de Pedro de Quevedo para Cosme de Carranza. Informa sobre el apresamiento del bergantín “El Drake” realizado por los guardacostas “Covadonga” y “Taumaturgo”. A bordo de la balandra “Nuestra Señora de Covadonga” en el puerto de Cartagena de Indias, 6 de agosto de 1799. “... causándome la desgracia de haberme muerto al capellán, herido al cirujano en el pecho y cabeza y a cinco marineros, dos de ellos gravemente, dejándome destruido cerca de una vara del costado por los fuertes astillazos que despidió y cerciorado de ser de el mayor calibre la artillería con que me batía forcé de vela para abordarlo por estribor y el Taumaturgo por babor intimándole se rindiese a las armas del rey de España, pues de lo contrario lo pasaría a cuchillo, y ya en el punto de ejecutarlo observé que el enemigo arrió sus insignias, a consecuencia mandé suspender la acción...”

armados, se procedió al abordaje y el traslado de los prisioneros a los dos barcos del rey.¹¹²⁵

Finalizada la operación militar se supo que el bergantín corsario se llamaba “El Drake”, había salido de Jamaica con la misión de ir a Aruba para solicitar desde allí comprar novillos o mulas a las costas de Coro, además de practicar el corso a los españoles, franceses y holandeses. No obstante, debido a los malos tiempos acabaron en los alrededores de Cartagena de Indias. En el barco enemigo iban seis marineros españoles que estaban en Jamaica por haber sido apresados en diversas embarcaciones por el Caribe. Pero debido a la escases de hombres de mar, imperante en las colonias británicas durante el período estudiado, el capitán de barco inglés le solicitó a su gobierno la excarcelación para sumarlos a su tripulación. El trato lo aceptaron los españoles con la promesa de una vez finalizada la comisión, ser liberados en Aruba o Tierra Firme, y así facilitar el regreso a sus correspondientes hogares.

Cuando el capitán del corsario dio la orden de disparar a los guardacostas los marineros españoles pidieron que los dejaran marchar a tierra en un bote, porque no podían combatir contra personas de su propia nacionalidad, porque una vez capturados podían ser juzgar por traición con el riesgo de ser condenados a muerte. La máxima autoridad de “El Drake” les negó la solicitud y los amenazó con usar sus cañones contra ellos si se atrevían a marcharse. No teniendo escapatoria y viendo que el jefe de los mercenarios estaba dispuesto a participar en un combate temerario, uno de

¹¹²⁵ *Ibidem*. “El bergantín apresado se nombra El Drake del porte de 16 cañones de los calibres siguientes: dos carronadas de hierro de el calibre de a 24 fabricadas el año de 1798: cuatro obuses de bronce de a 14 y diez cañones del calibre de a 6, armados en Jamaica por una compañía de cuatro armadores, con el correspondiente armamento de pólvora, municiones, armas blancas de chispa, y demás útiles de abordaje y defensa de la mejor calidad, hace uno de diez y ocho cañones por tener una porta de aumento, está forrado en cobre de buena calidad, provisto de dos juegos de velas, con el respeto de jarcia y demás correspondiente: mide doscientas diez toneladas la cabida de su bodega, su arboladura es de buen servicio y el casco de buenas propiedades y andar. Salió de Jamaica armado en corso con 51 hombres el día 12 de julio último, con orden de recorrer toda la costa desde puerto de Coro hasta Cartagena para interceptar su comercio y de paso hacer el trato ilícito, mandado por su capitán John Stephens, y reducido el número de su tripulación a 30 hombres por haber marinado en la costa de Caracas dos presas, su gente es escogida y de la mejor clase de marineros, conduce algunos barriles de aguardiente ron, y pequeños restos de géneros correspondientes a sus oficiales.”

los marineros llamado Mateo Farías, de 24 años de edad, originario de Carúpano (Cumaná) y vecino de Río Hacha le propuso a sus paisanos, como única alternativa, matar al patrón del barco, descartando la posibilidad de apresarlos porque era un hombre de contextura muy fuerte, y además llevaba dos pistolas en la cintura.

Acordado el plan, mientras el capitán afinaba la puntería de un cañón de a veinticuatro libras para volver a disparar a los guardacostas, se le aproximó por detrás Farías, sacó un cuchillo de su cintura y le proporcionó tres puñaladas por la espalda, las cuales le quitaron la vida en poco tiempo. Inmediatamente, los marineros españoles para evitar un abordaje violento obligaron a sus homólogos a punta de cuchillo a irse bajo la cubierta, y al mismo tiempo le comunicaron a los barcos del rey que habían matado al capitán, y el resto de la tripulación se rindió por lo cual podían realizar el abordaje sin peligros.¹¹²⁶ Una vez que los guardacostas regresaban desde Galera de Zamba al Apostadero de Cartagena de Indias con “El Drake”, en su camino también apresaron una goleta corsaria con la antigua bandera holandesa izada en vez de la perteneciente a la República Bátava, con dos cañones del calibre de dos, y una tripulación de treinta hombres.¹¹²⁷

En el enfrentamiento la balandra “Covadonga” sufrió algunas averías menores, sobre todo en la vela mayor y jarcias debido a la metralla enemiga. En el combate falleció su religioso, el mercenario fray Juan Antonio García, y salieron heridos el cirujano y cinco marineros. La goleta “Taumaturgo” resultó con la vela del trinquete rota y algunas jarcias, también por efecto de la munición menuda, más dos balazos del calibre de seis en un costado, aunque padeció más daños que su compañera, no tuvo bajas humanas.

¹¹²⁶ AGM, Corso y presas, 5221. Expediente relativo al apresamiento del bergantín inglés “El Drake”, realizado por los guardacostas “Covadonga” y “Taumaturgo”. Cartagena de Indias, 31 de agosto de 1799.

¹¹²⁷ AGM, Corso y presas, 5217. Oficio de Cosme Carranza para Juan de Longara. Informa que los guardacostas “Covadonga” y “Taumaturgo”, además de apresar al bergantín inglés “El Drake”, también capturaron una goleta corsaria holandesa. Cartagena de Indias, 30 de agosto de 1799.

Y por último, el bergantín “El Drake” recibió diferentes tiros de cañón en un lateral y la metralla le rompió algunas velas. No obstante, en el combate solo murió, a manos de su tripulación, el capitán por tener prevista una defensa temeraria, y salió gravemente herido un marinero.¹¹²⁸ La embarcación apresada era de muy buena calidad, con unas características que ofrecía ventajas para el servicio, por lo cual el comandante general del Apostadero decidió comprarla para sumarla a la escuadra guardacostas.¹¹²⁹

Aunque la mayoría de las batallas libradas por los buques del rey que defendían el litoral de Cartagena de Indias fue contra los corsarios ingleses particulares, también se dio el caso de enfrentamientos contra unidades de la Royal Navy. El comandante general del Apostadero, don Cosme Carranza, el 30 de septiembre de 1799 le informó al gobernador de la ciudad que debido a las diferentes presas hechas a los británicos por los guardacostas, estos no tardarían en destacar fuerzas superiores en el área.

Las amenazas de la Marina de Guerra británica se ciñeron nuevamente contra la plaza de Cartagena de Indias a finales del año. Carranza desde la torre de su habitación divisó una fragata inglesa realizando su cruceiro por la costa con bandera de guerra española y posteriormente se supo que se hallaba acompañada de dos embarcaciones más de su misma clase. Asimismo, estuvo dado a la hipótesis de que las tres naves enemigas se hallaban en la zona para cumplir dos misiones: Perseguir y apresar los barcos del resguardo marítimo y apoyar el contrabando comúnmente ejecutado en la costa comprendida entre Santa Marta y Río Hacha.

Las primeras disposiciones tomadas por el comandante general del Apostadero consistieron en hacer señales a la goleta “Taumaturgo”, la cual

¹¹²⁸ *Ibidem*. Parte dado por Cosme de Carranza del estado en que quedaron las embarcaciones españolas “Taumaturgo” y “Covadonga”, y la inglés “El Drake”, después del combate realizado. Cartagena de Indias, 30 de agosto de 1799.

¹¹²⁹ *Ibidem*. Oficio de Pedro Mendinueta para Juan de Lángara. Informa que se compre por cuenta del erario el bergantín inglés “El Drake”, apresado por los guardacostas de Cartagena de Indias, y se agregue a la Marina en remplazo de la goleta “Paz”. Cartagena de Indias, 19 de septiembre de 1799.

junto a una balandra mercante se dirigía a Chagres y Portobelo, para que regresaran al puerto. Asimismo, se enviaron pescadores a realizar un reconocimiento de la situación por tierra y mar para informar a Carranza con las noticias más precisas. Se le avisó al gobernador, quien conjuntamente dispuso movilizar cincuenta soldados a cargo de un capitán, unidos a los cabos de matrícula y gente de mar, ordenándoles apostarse en la costa de Galera, donde se había ubicado a las fragatas, y así cortarle la retirada al personal que pudieran mandar a tierra. También se desplegaron dos lanchas cañoneras, una a Bocachica apoyada por la goleta “Taumaturgo” y la otra a Bocagrande. Al mismo tiempo se puso en estado de alerta el servicio de seguridad del puerto con las demás lanchas.¹¹³⁰

Las medidas emprendidas arrojaron resultados en poco tiempo, las guardias y divisiones avanzadas lograron capturar un bote con un oficial de guerra y ocho marineros en tierra, quienes habían desembarcado para proveerse de algunos refrescos. El gobernador Anastasio Cejudo se informó por noticias particulares que el objetivo de las fragatas era apoderarse de los caudales que debían ser remitidos desde Cartagena de Indias hacia España, los cuales ascendían a la cantidad de 800.000 pesos, además de esperar un convoy procedente desde Cádiz.¹¹³¹

El virrey enterado de la situación consideró que si aumentaba el peligro se trasladaría a Cartagena de Indias para dirigir personalmente la defensa de la plaza sometida a un bloqueo naval, con el perjuicio de tener encerrado a los guardacostas, los cuales según el criterio del gobernador eran una fuerza muy inferior, incluso para poderla medir con una sola fragata de guerra. En consecuencia quedó desatendido el objetivo de combatir el contrabando, llevar avisos y socorros a las demás poblaciones marítimas, no contar con medios que impidieran la intercepción del corto

¹¹³⁰ AGM, Expediciones, 26. Oficio de Cosme Carranza para Juan de Longara. Informa sobre fragatas enemigas que hacían sus cruceros por la costa de la provincia y las pocas fuerzas existentes para repelerlas. Cartagena de Indias, 30 de diciembre de 1799.

¹¹³¹ AGI, Santa Fe, 910. Oficio de Anastasio Cejudo para Miguel Cayetano Soler. Informa sobre el bloqueo que realizan dos fragatas inglesas a aquel puerto. Cartagena de Indias, 14 de enero de 1800.

comercio nacional, exponer la ciudad al peligro de la escases de víveres porque no podía aprovisionarse por mar. Además se perdió la esperanza de obtener algún ahorro en el ramo militar por mantener en alarma continua a la guarnición.¹¹³²

Pese a las opiniones pesimistas del gobernador de Cartagena de Indias sobre la capacidad de los guardacostas,¹¹³³ el 2 de febrero de 1800 el comandante general del Apostadero decidió realizar un ataque a una de las fragatas llamada “La Meleager”, del porte de cuarenta cañones, que se encontraba anclada en la punta del Sur de la isla de Barú bloqueando el transito de víveres dirigido desde el río Sinú hacia la ciudad amurallada, los cuales eran de vital importancia para su subsistencia. En la operación participó una división de nueve embarcaciones menores bajo el mando del teniente de navío don Carlos de Arias, que contó con un total de doscientos veintiún hombres armados con siete cañones (tres de veinticuatro, uno de dieciocho, dos de cuatro y uno de tres libras), un obús de ocho libras, dos trabucos, setenta y cuatro fusiles, ciento ochenta y ocho pistolas, ciento setenta y siete machetes y sesenta y ocho puñales. Las lanchas cañoneras, botes armados y dotaciones eran los siguientes:

- El bote del Arsenal “Nº 1”. Con una tripulación de veinte hombres, un obús de a ocho libras, seis fusiles, dieciséis pistolas, dieciséis puñales y dieciséis machetes.
- La lancha de la goleta “Paz”. Con una tripulación de quince hombres, dos trabucos, cuatro fusiles, once pistolas y once puñales.
- La lancha de la balandra “Covadonga”. Con una tripulación de catorce hombres, un cañón de a tres libras, cuatro fusiles, once pistolas, once puñales, y once machetes.

¹¹³² *Ibidem*. Oficio del virrey Mendinueta. Informa sobre el bloqueo que dos fragatas inglesas le hacen al puerto de Cartagena de Indias. Santa Fe, 19 de enero de 1800.

¹¹³³ Es de destacar que el gobernador al igual que el virrey querían sustituir a los oficiales de la Real Armada por corsarios particulares, tema analizado en el capítulo II de esta investigación.

- La lancha de auxilio “Nº 1”. Con una tripulación de veintitrés hombres, dieciséis fusiles, veinte pistolas, veinte machetes y veinte puñales.
- La lancha de la goleta “Taumaturgo”. Con una tripulación de trece hombres, cuatro fusiles, diez pistolas, diez puñales y diez machetes.
- Lanchas cañoneras “Nº 1”. Con una tripulación de treinta y cuatro hombres, un cañón de veinticuatro libras, diez fusiles, treinta pistolas y treinta machetes.
- Lancha cañonera “Nº 4”. Con una tripulación de treinta y cuatro hombres, un cañón de veinticuatro libras, diez fusiles, treinta pistolas y treinta machetes.
- Lancha cañonera “Nº 5”. Con una tripulación de treinta y cuatro hombres, un cañón de veinticuatro libras, diez fusiles, treinta pistolas y treinta machetes.
- Lancha cañonera “Micomicona”. Con una tripulación de treinta y cuatro hombres, un cañón de dieciocho, dos de cuatro libras, diez fusiles, treinta pistolas, y treinta machetes.¹¹³⁴

El primer día la división se dirigió en busca de los ingleses por Pasacaballos, quienes se hallaban a una distancia de alrededor de nueve o diez millas de allí. El día siguiente, por no haber el suficiente viento para continuar con una buena velocidad, a las cinco de la mañana fondearon a poco más de una milla del enemigo, en la costa de la isla de Barú, cerca de la Punta del Platanar. La tripulación de los guardacostas para evitar ser vistos por los vigías del buque británico, camuflaron los palos de todas las embarcaciones con ramas de mangle.

El teniente de navío don Carlos de Arias con la idea de tener una información precisa de la posición y capacidad ofensiva de la fragata de la Royal Navy, se embarcó disfrazado en una piragua con cuatro hombres más, hasta llegar a la Punta del Mamón, allí saltaron a tierra con el

¹¹³⁴ AGM, Expediciones, 27. Estado de fuerzas de la división de lanchas cañoneras y botes armados que atacaron la fragata inglesa “La Meleaguer”. Cartagena de Indias, 10 de febrero de 1800.

objetivo de observar con el anteojo desde medio de un monte, y así pudo comprobar que la embarcación se hallaba anclada y artillada con cuarenta cañones. Cuando el oficial se volvió a reunir con sus compañeros, decidió con el resto de los comandantes y capitanes realizar un ataque sorpresa nocturno.

No obstante, la operación naval no se efectuó como se planificó. Un bote británico de reconocimiento, el cual no pudieron detener, logró avistar la flotilla española y se dirigió a dar la alarma a sus superiores. Cuando la fragata comenzó a prepararse para dar la vela, el comandante Arias ordenó a su división seguirlo, formando una línea de ataque sin sujeción a puestos. Ambos bandos inmediatamente comenzaron a disparar su artillería en un combate que duró desde las once y treinta de la mañana hasta la una de la tarde. La nave enemiga recibió varios disparos, pero no lograron desarbolarla para abordarla como se pretendía. Los ingleses, una vez percatados del peligro, se precipitaron a salir del combate y huir a toda prisa, escapando del fuego que les causó diversos daños a la estructura de su buque y al menos siete heridos de consideración.¹¹³⁵

Pese a las cuatro descargas que “La Meleager” efectuó de todos sus cañones, hallándose a distancia de medio tiro, no logró alcanzar ninguna de las embarcaciones del Apostadero. Una vez ahuyentado el buque de guerra, a los pocos días apareció en el mismo lugar de las inmediaciones del río Sinú una goleta inglesa de dieciséis cañones. El teniente de navío Arias salió a capturarla con dos lanchas cañoneras, pero a los primeros tiros ésta huyó.¹¹³⁶ El escarmiento proporcionado por las unidades del Apostadero resultó suficiente para que las fragatas desistieran sus intenciones de seguir bloqueando el puerto de Cartagena de Indias,¹¹³⁷

¹¹³⁵ *Ibidem*. Oficio de Carlos de Arias para Cosme de Carranza. Informa que con las lanchas guardacostas abatieron e hicieron huir una fragata inglesa. Abordo del bote n° 1° en la Punta del Mamón, 3 de febrero de 1800.

¹¹³⁶ AGS, Secretaría de Guerra, 7247, Expediente 23. Oficio para el virrey de Santa Fe. Informa sobre el bloqueo que hicieron dos fragatas al puerto de Cartagena de Indias. San Ildefonso, 18 de septiembre de 1800.

¹¹³⁷ AGS, Secretaría de Guerra, 7073, Expediente 24. Oficio de Pedro Mendinueta para don Antonio Cornel. Informa sobre las fragatas inglesas. Santa Fe, 19 de abril de 1800.

dejando muy en alto la valía de los oficiales de la Real Armada, a quienes el gobernador de Cartagena de Indias y virrey pretendían relevar del servicio.¹¹³⁸

El comandante general de los guardacostas, don Cosme Carranza, después del combate decidió dejar apostadas dos lanchas cañoneras en la parte Sur de la isla de Barú, apoyadas por dos botes también comisionados en aquellas inmediaciones, con el objetivo de proteger el comercio de víveres de la zona, más el que bajaba por el río Magdalena. Las “*fuerzas sutiles*” esperaron poco tiempo para volver a actuar, porque el 14 de febrero los vigías de Barú visualizaron una goleta enemiga de tres palos acercándose a interceptar las embarcaciones mercantes. Se sospechó que el corsario estaba fondeando en la costa de Barbacoa, por lo cual se envió al teniente de navío don Carlos Arias a reconocer el lugar para proceder a atacarlo, en una operación nocturna, con las dos unidades artilladas bajo su mando.

La goleta de dieciséis cañones del calibre de cuatro, seis y nueve libras, tripulada por setenta hombres, no se encontraba en el lugar llamado Barbacoa, sino en la costa de Comisario. Siendo sorprendida, al primer disparo de las lanchas cañoneras cortó su cable, arrió sus velas y la tripulación comenzó a remar para realizar una fuga desesperada. Se le dio caza hasta separarse tres leguas de la costa, cuando el comandante decidió cesar la persecución por no ser prudente continuar adentrándose en el mar con unas embarcaciones tan pequeñas, que sin duda hubieran logrado apresarla de no ser porque refrescó el viento. No obstante, el escarmiento sufrido por la dotación del barco enemigo fue suficiente para que se lo pensaran bien antes de querer volver a aquel Apostadero.¹¹³⁹

¹¹³⁸ AGM, Expediciones, 32. Oficio de Cosme de Carranza para Antonio Cornel. Informa sobre el relevo de la Marina de esta plaza, para ponerla en manos de sujetos particulares. Cartagena de Indias, 9 de mayo de 1800.

¹¹³⁹ AGN, Milicias y Marina, 50. Oficio de Cosme Carranza para Pedro Mendingueta. Informa sobre una goleta enemiga que quería interceptar el comercio. Cartagena de Indias, 20 de febrero de 1800.

Los bloqueos realizados por los británicos no resultaron ser actos de guerra decisivos que les proporcionaran victorias inmediatas. Empero, estas estrategias bélicas lograron incomodar a sus adversarios españoles, incrementaron los gastos de defensa locales, consiguieron interrumpir el importante servicio de correo marítimo, e incluso retrasaron el flujo ordinario de dinero que debía ser remitido a la metrópoli.

Un ejemplo de las anteriores afirmaciones ocurrió en mayo de 1800, cuando el puerto de La Habana se hallaba bloqueado por fuerzas británicas superiores a la de aquel Apostadero. Como consecuencia el correo enviado a los Virreinos del Nuevo Reino de Granada y Nueva España no pudo ser entregado en su debido tiempo. Además, por el mismo motivo también sufrió demoras la conducción de 9.000.000 de pesos que debían ser transportados a España en los navíos “San Pedro” y “San Ildefonso”, hecho que sin dudas afectó la logística programada por el imperio.¹¹⁴⁰

Aunque durante el período de guerra analizado la mayor preocupación de los guardacostas de Cartagena de Indias fue batallar contra los corsarios ingleses, como se ha venido observando, también tuvieron que lidiar con el contrabando, que barcos de diferentes nacionalidades pretendían ingresar o extraer del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, tal y como se puede observar en la siguiente tabla:

PRESAS DE MAR HECHAS POR LOS GUARDACOSTAS DE CARTAGENA DE INDIAS DURANTE LA LUCHA ARMADA DE ESPAÑA E INGLATERRA. 1796-1802¹¹⁴¹

FECHA	PRESA	APRESADOR	LUGAR	CARGA	OBSERVACIONES
09/03/1797	Goleta inglesa “La Polly y Jane”	Goleta “San Gregorio Taumaturgo” y goleta “La Nancy”	Castas del río Sinú		Los ingleses habían apresado dos canoas españolas cargadas de comestibles y otros géneros el 5 de marzo de 1797 en las costas del río Sinú.
15/08/1797	Goleta	Balandra	Ensenada de		

¹¹⁴⁰ AGI, Estado, 52. Copia del oficio de Pedro Mendinueta para José Zeyva. Informa sobre el bloqueo que tenían los ingleses a la isla de Cuba. Santa Fe, 19 de julio de 1800.

¹¹⁴¹ Elaboración propia a partir de: AGM, Corso y presas, 5215, 5217, 5220, 5221, 5222, 5229; Expediciones, 26, 22, 40; y Guardacostas, 1186.

	inglesa	“Covadonga” y balaux “Taumaturgo”	Carreto, entre el puerto y Cabo Tiburón en el Darién		
05/08/1799	Bergantín inglés “El Drake”	Balandras “Covadonga” y “Taumaturgo”	Galera de Zamba	4 esclavos, mantas de lana, pañuelos, géneros secos, aguardiente, tabaco, barriles y cajones	
06/08/1799	Goleta holandesa	Balandra “Covadonga” y goleta “Taumaturgo”			
20/08/1799	Goleta española mercante “Nuestra Señora de la Paz”	Lancha cañonera “Micomicona”	Fondeada en Punta de Corrientes	Algunos efectos de mercadería del resto que había transportado desde Jamaica	
17/09/1799	Balandra española mercante	Balandra “Covadonga”	Ensenada de Sabanilla	Cinco barriles de harina, alguna galleta inglesa y diferentes papeles de poca consideración	
22/09/1799	Goleta española “Nuestra Señora de las Angustias”	Balandra guardacostas “San José”	Galera de Zamba		
23/09/1799	Goleta danesa “La Fortuna”	Goleta “Taumaturgo”	Islas de San Bernardo y del Rosario	Barriles de aguardiente	
11/1799	Goleta “La Concepción”	Goleta “San Gregorio Taumaturgo”		Alhajas y dinero.	Con bandera española, pero con pasaporte inglés
12/11/1799	Balandra inglesa	Goleta “Flecha”	Río Guandilla	Palo de tinte.	
12/11/1799	Goleta inglesa “N”	Balandra “Covadonga”	Río Azúcar	Palo de tinte, cacao, cocos, potes de hierro, hachuelas, hachas y maíz.	
17/11/1799	Goleta mayor inglesa	Goleta “Flecha”	Interior del río Gandy	Palo de tinte	

27/11/1799	Goleta inglesa	Balandra “Covadonga”	Paraje Río de Azúcar	Palo de tinte, cacao y cocos	
13/12/1799	Balandra mercante española “Santa Rosa”	Balandra “San José”	Santa Marta	Vino de Burdeos, jamones, aceite, romo, losa, planchas de hierro, alcaparras, mantequilla, aceite, harina y algunas otras especies de víveres.	Había salido de Jamaica
12/02/1800	Goleta española “La Mariana Diana”	Corsario español jabeque “San Antonio El Catalán”	Inmediaciones de Sabanilla en Cartagena de Indias	Mercaderías inglesas	Procedente de Jamaica
21/06/1800	Goleta danesa “La Fancy”	Goleta “Nancy”	Islas del Rosario	Ropa de toda especie	
03/09/1800	Tres goletas inglesas	División del “Fogoso”, “Concepción” y “Flecha”	Costa del Darién	Tortugas.	

De la “cata” de información obtenida, se puede aseverar que más de la mitad de las presas realizadas fueron inglesas, concretamente once de un total de diecinueve, seguidas por cinco españolas, dos danesas y una holandesa. Aunque la actividad de los enemigos se mantuvo constante durante la guerra, llama la atención que en los años 1797, 1799 y 1800 fue cuando se incrementaron las capturas de las embarcaciones. La tendencia posiblemente se debió al avance de la escases de diversos productos, como consecuencia de la guerra. En el primer año ocurrieron dos apresamientos, en el segundo doce y en el tercero seis. Los británicos tendieron a vender en su comercio ilegal harina, galletas, vinos, jamones, aceites, alcaparras, mantequillas y ropa. Los hispanos se inclinaron por el palo de tinte, cacao, cocos y maíz. Y los daneses transportaron aguardiente y diversa ropa. No obstante, no se supo el tipo de contrabando llevado por la goleta holandesa.

En términos generales la guerra no resultó beneficiosa para la monarquía española, la cual básicamente mantuvo una posición defensiva

frente a las agresiones británicas. Aunque los hispanos protegieron sus intereses con eficiencia, como se ha podido ver en los grandes ataques estudiados por la historiografía hasta el momento, como fueron: el de Puerto Rico en abril de 1797, en el bloqueo de Cádiz de mayo de 1797, en la ofensiva a Santa Cruz de Tenerife en 1797, en el combate de Brión cerca de la Ría de Ferrol en agosto de 1800, y en el enfrentamiento de Algeciras en julio de 1801. También es innegable que durante los casi siete años de conflicto bélico (1796-1802) se perdió la isla de Trinidad (1797), la batalla naval del Cabo de San Vicente (1797) y la isla de Menorca (1798).¹¹⁴² Aunque no resultaron ser victorias definitivas si fueron golpes tácticos importante.¹¹⁴³

En cuanto a los guardacostas de Cartagena de Indias, sin duda, resultaron ser durante la beligerancia la columna vertebral de la defensa marítima neogranadina. Pese al lógico desgaste y deterioro producido por el conflicto armado, no dejaron en ningún momento de contribuir decididamente a conservar la integridad político-territorial del Virreinato neogranadino, resultando ser un complemento defensivo móvil de relevancia para las grandes y complejas infraestructuras terrestres fijas. Se ha demostrado que las “*fuerzas sutiles*” salieron a combatir de forma exitosa en diversas ocasiones contra numerosos corsarios e incluso grandes buques de la Royal Navy sin ningún complejo ni temor.

Los guardacostas durante la guerra, además de cumplir sus funciones militares evitando diversos bloqueos, combatiendo a los buques enemigos, frustrando posibles desembarcos, y contribuyendo con la logística, también pusieron en práctica sus facultades fiscales, luchando

¹¹⁴² Posteriormente fue recuperada con el Tratado de Amiens del 27 de marzo de 1802.

¹¹⁴³ La conquista de Trinidad implicó para los británicos obtener una base naval con buenas características y muy cerca de Tierra Firme. Además, su estratégica ubicación geográfica les dio la ventaja a sus embarcaciones de contar con el barlovento. Por otro lado, la batalla del Cabo de San Vicente más que una pérdida militar de gran alcance, resultó ser una derrota que golpeó la moral de la Real Armada. Con Menorca hubo un poco más de suerte, si bien se pudo convertir en una especie de “Peñón de Gibraltar” España la logró recuperar por medio del Tratado de Amiens de 1802.

contra el fraude ejecutado por los contrabandistas nacionales y extranjeros que tanto daño hizo a la Real Hacienda, y en consecuencia al Imperio.

El trabajo de las embarcaciones guardacostas resultó ser tan eficiente que, cuando se acercaba el final del conflicto bélico, los contrabandistas ingleses tenían miedo de ser apresados en las costas neogranadinas mientras realizaban sus negocios. Por ese motivo se vieron obligados en diversas ocasiones a solicitar la protección de los grandes buques de la Royal Navy para poder consumir con seguridad el comercio ilícito. Aún así, los defraudadores de la Real Hacienda, no sintiéndose del todo seguros con sus fuertes y cualificados escoltas militares, al mismo tiempo de ejecutar los negocios clandestinos, enviaban una fragata de guerra a efectuar un crucero frente al Apostadero de Cartagena de Indias, para atraer la atención de las autoridades de la ciudad, las cuales ya conocían la estrategia, y evitar que salieran a patrullar los temidos guardacostas del Apostadero.¹¹⁴⁴

5. Un conflicto decisivo en el mar Caribe. 1804-1808

Anteriormente se estudió la actuación de los guardacostas de Cartagena de Indias, comandados por los oficiales de la Real Armada Española, durante el conflicto bélico efectuado por España e Inglaterra, desde el año 1796 hasta 1802. Para ello se tomó en cuenta el trabajo realizado por la Marina de Guerra en el contexto internacional europeo y su incidencia en la seguridad y defensa naval del Virreinato del Nuevo Reino de Granada. Asimismo, se analizaron las medidas de organización militar efectuadas en el Apostadero neogranadino y las diversas operaciones bélicas y lucha llevadas a cabo contra los contrabandistas extranjeros y nacionales.

En la beligerancia los dirigentes de Francia, España y la República Bátava pensaron que juntando sus Armadas podrían equilibrar su poder

¹¹⁴⁴ AGM, Expediciones, 28. Oficio de Cosme de Carranza para Antonio Cornel. Informa sobre la llegada a la costa de Santa Marta de un convoy de once buques enemigos procedentes de Jamaica cargados de contrabando, escoltados por una fragata y dos bergantines. Cartagena de Indias, 30 de junio de 1801.

naval con el de Inglaterra e incluso tener la posibilidad de derrotarla. Pero el “embajador” de la Gran Bretaña, la Royal Navy, resultó ser más fuerte de lo previsto, obligó a los aliados, en muchos casos, a asumir una posición defensiva más que ofensiva. Los franceses llevaron la batuta en la confrontación, y consientes de la imposibilidad de vencer en el mar a los ingleses en aquella ocasión, el 1 de octubre de 1801 en Londres, dieron formalmente inicio a las negociaciones preliminares para poner fin a la guerra.

Seis meses después de las primeras conversaciones se concretó el *“Tratado definitivo de paz entre el rey de España y las repúblicas francesa y báltava de una parte, y el rey del reino unido de la Gran Bretaña y de Irlanda de la otra; concluido en Amiens el 27 de marzo de 1802”*¹¹⁴⁵ Los términos centrales del acuerdo consistieron en liberar a todos los prisioneros, de las partes involucradas, hechos durante la guerra. A Inglaterra le tocó devolver la mayor parte de los territorios conquistados a los galos y sus aliados, con la excepción de la estratégica isla española Trinidad y la holandesa de Zeilan ubicada al Sur-Este de la India. Recíprocamente, Francia retiró sus fuerzas que ocupaban el Reino de Nápoles y el Estado Romano. Además, los galos e ingleses acordaron concederle la independencia a la isla de Malta.

Alcanzada la paz, el joven y ambicioso Napoleón Bonaparte tuvo un pequeño respiro para poner en orden los asuntos internos de su gobierno y estimular su voraz apetito de poder, que pretendía saciar conquistando a sus vecinos europeos, entre los cuales el más poderoso seguía siendo Inglaterra. El cónsul vitalicio aprovechó la quietud alcanzada por el Tratado de Amiens para incrementar sus fuerzas

¹¹⁴⁵ Alejandro del Cantillo, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón. Desde el año de 1700 hasta el día*, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1843, pp. 702-706.

militares, poner en marcha sus programas comerciales a espaldas de los británicos y planificar una pronta invasión a Inglaterra.¹¹⁴⁶

Por otro lado, los líderes militares y políticos ingleses también consiguieron obtener un breve sosiego para su población. A diferencia de sus enemigos, ellos habían alcanzado desarrollar un modelo de Estado muy acorde a la época, en el que se tenía prevista la guerra como medio necesario para su expansión y bienestar. Lograron fusionar armónicamente, durante los conflictos bélicos, su fortaleza económica con el sistema fiscal, e igualmente la legislación interna, mercantil y la diplomacia.¹¹⁴⁷

Las relaciones diplomáticas entre Francia e Inglaterra se rompieron una vez más el 12 de mayo de 1803. Las pretensiones de los dos Estados no lograron solucionarse con la paz convenida, por lo cual la guerra volvió a ser el medio empleado para intentar conseguir las aspiraciones de cada nación. Paradójicamente, los franceses no contaban con una Armada lo suficientemente grande y eficaz con la cual atacar a los ingleses en su terreno, quienes tenían en aquella época la Marina de Guerra más poderosa del mundo, pero carecían de un Ejército adecuado para vencer en el continente europeo a las numerosas y eficaces tropas napoleónicas. Esta situación obligó a las dos potencias a buscar alianzas militares, que en un principio se consiguieron por la vía diplomática.¹¹⁴⁸

En este contexto a Inglaterra y Francia le correspondió disputarse el primer lugar por la supremacía mundial a inicios del siglo XIX. España como potencia había sido desplazada a un tercer puesto, y le tocó apoyar a su tradicional aliada gala en unas condiciones muy desfavorables para sus intereses de Estado. Durante la efímera paz de Amiens Carlos IV y su todo poderoso Manuel Godoy, consientes de que pronto se verían involucrados

¹¹⁴⁶ “La paz de Amiens no fue más que una tregua de corta duración en la larga y pertinaz lucha que se libraba entre Inglaterra y Francia. Todas las contradicciones, las cuestiones litigiosas, que no se habían arreglado sino únicamente dejado de lado, volvían a ser tarde o temprano objeto de disensiones.” Albert Manfred, *Napoleón Bonaparte*, Madrid, Ediciones Akal, 1988, p. 324.

¹¹⁴⁷ Richard Harding, “Operaciones anfibia británicas, 1700-1815” en *Guerra naval en la Revolución y el Imperio*, Madrid, Editorial Marcial Pons, 2008, p. 43.

¹¹⁴⁸ Albert Manfred, *Napoleón...*, p. 326.

en la nueva guerra, intentaron dar un desesperado impulso a sus fuerzas armadas, principalmente a la Marina Real, la cual en las dos últimas confrontaciones había salido golpeada y no lograba recuperarse, realizando a marcha forzada una serie de reformas institucionales que no fueron lo suficientemente adecuadas para obtener los resultados pretendidos.¹¹⁴⁹

Iniciadas nuevamente las hostilidades entre Francia e Inglaterra a mediados de 1803, la República le exigió a su aliada del Sur de los Pirineos seguir cumpliendo el *Tratado de San Ildefonso* del 18 de agosto de 1796. Las autoridades hispanas sabedoras de que la Real Hacienda, Ejércitos y Armada se encontraban en un proceso de declive, el cual estaban intentando superar, se negaron a participar en la guerra. Empero, la eficiente diplomacia napoleónica presionó a la Corte de Carlos IV hasta obligarla el 19 de octubre de 1803 a firmar en París un nuevo “*Convenio entre el rey de España y la república francesa para reducir á dinero ó subsidio anual las obligaciones que había contraído dicho monarca*”.¹¹⁵⁰ El acuerdo cambió la ayuda militar por la económica, el gobierno hispano se comprometió a auxiliar los barcos franceses en sus puertos, además de dar un contrato de comercio favorable a los galos y pagarles 6.000.000 mensuales¹¹⁵¹ a su Estado para mantener la neutralidad en la nueva guerra.

La Real Armada, en medio del complejo y desfavorable panorama vivido por España a principios del siglo XIX, se encontró desprestigiada ante la opinión de los habitantes de la Península Ibérica, debido a las políticas discontinuas centradas en el “ensayo y error” y a las derrotas acumuladas, que hicieron visibles los signos de la decadencia, medida por el número de unidades en servicio y el descenso de la producción de grandes buques en los Arsenalas navales. Ni el Consejo de Almirantazgo

¹¹⁴⁹ Este tema se analiza con profundidad en el capítulo II de la presente investigación.

¹¹⁵⁰ Alejandro del Cantillo, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón. Desde el año de 1700 hasta el día*, Madrid, Imprenta de Alegria y Charlain, 1843, pp. 708-709.

¹¹⁵¹ El tratado no dice si la cantidad señalada eran de reales, ducados, pesos o cualquier otra moneda.

creado el 27 de febrero de 1803 logró superar la crisis, no se percibía la posibilidad de volver a fortalecer la institución, debido al fuerte endeudamiento del Estado y al agotamiento del modelo de recaudación practicado.¹¹⁵²

Con la postguerra surgió un cambio de objetivos operacionales en la Real Armada, que apuntaban directamente a los territorios americanos. Los Apostaderos ultramarinos tomaron protagonismo en el nuevo escenario beligerante que se avecinaba. A Cartagena de Indias las reales órdenes, relativas a la Paz de Amiens, llegaron casi tres meses después de ser publicadas. En consecuencia, inmediatamente el comandante general los guardacostas don Cosme Carranza, le comunicó a todos los individuos bajo su cargo el restablecimiento del trato recíproco entre los vasallos del rey de España y los de Gran Bretaña.¹¹⁵³

Durante el efímero período de paz los guardacostas de Cartagena de Indias se dedicaron a seguir protegiendo el comercio legal a través del corso. Sus principales problemas geopolíticos se ubicaron al Oeste del Virreinato, donde debido a la cercanía con Jamaica los británicos no cesaron sus asedios y negocios ilícitos. Siendo el Darién una zona ocupada por indios hostiles, con los cuales los españoles habían comenzado a fomentar relaciones comerciales, debía evitarse que los ingleses interrumpieran la frágil concordia que costó mucho trabajo y pesos para alcanzarla.¹¹⁵⁴

Parte de la política encubierta de Gran Bretaña en América, en tiempo de paz, contempló crearle problemas a los españoles por medio de la manipulación de los asentamientos indígenas, a quienes siempre se intentó poner en contra de ellos para que procedieran a realizar actos

¹¹⁵² Cesáreo Fernández Duro, *Armada Española, desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, Museo Naval, 1973, t. VIII, pp. 241-245.

¹¹⁵³ AGM, Expediciones, 32. Oficio de Cosme de Carranza para Domingo Grandallana. Informa que recibió la comunicación referente al tratado de la Paz de Amiens. Cartagena de Indias, 30 de julio de 1802.

¹¹⁵⁴ AGM, Expediciones, 33. Oficio de Cosme de Carranza para Domingo Grandallana. Informa que envió a los guardacostas a recorrer la costa del Darién para evitar que los ingleses comercien con los indios del lugar. Cartagena de Indias, 31 de enero de 1803.

vandálicos, o incluso de ser posible fomentar guerras entre ambas partes. Asimismo, su estrategia de expansión también contempló fomentar el establecimientos de familias inglesas en territorios hispanos, que por lo general se dedicaban al contrabando.

Las medidas españolas para oponerse a la política inglesa de invasión pacífica fue moderada, porque los grandes mandatarios pensaron que los graves problemas internos y la etapa de declinación en la cual había entrado la Real Armada no aconsejaban una postura antagónica. En el caso concreto de la costa de Mosquito o Mosquitia se enviaron a los guardacostas a desalojar o controlar a los ingleses establecidos en aquellos parajes durante inicios del año 1804. Los oficiales de las embarcaciones para que su trabajo no fuera cuestionado se vieron obligados a llevar consigo copias de los tratados firmados entre los reyes de Gran Bretaña y España, vigentes en aquel entonces.¹¹⁵⁵

Por otro lado, los “aliados franceses”, al igual que los británicos, también se aprovecharon en América de la debilitada política internacional española. Desde sus colonias antillanas promocionaron sutilmente alzamientos en Tierra Firme, se dedicaron a fomentar sus ideales revolucionarios¹¹⁵⁶ e incluso a cometer actos de piratería. Un ejemplo se puede ver en el caso del corsario galo “La Francesa”, quien en mayo de 1804 interceptó a la goleta española “Nuestra Señora de las Mercedes” capitaneada por don Nicolás de Larrea que había salido desde Portobelo hacia Jamaica a comprar esclavos. Los francos le robaron a los hispanos 22.000 pesos,¹¹⁵⁷ la leña, agua, víveres, el registro, la real patente, *roll* y

¹¹⁵⁵ AGI, Estado, 53. Oficio del virrey de Santa Fe para don Pedro Cavallos. Solicita ejemplares de los tratados vigentes entre las potencias navales y España. Santa Fe, 19 de abril de 1804.

¹¹⁵⁶ Véase: Angel Francisco Manzanilla Celis, *La sublevación de Francisco Javier Pirela. Maracaibo, 1799-1800 (Una nueva perspectiva histórica e historiográfica)*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 2011.

¹¹⁵⁷ AGI, Estado, 68. Oficio del virrey Antonio Amar para Joseph de Zeyva. Informa sobre el robo que sufrió la goleta “Nuestra Señora de las Mercedes” a manos de un pailebote francés pirata llamado “La Francesa”. Santa Fe, 19 de agosto de 1805.

algunos otros documentos llevados a bordo. No obstante, un mes después fue apresada en Maracaibo.¹¹⁵⁸

Durante el desarrollo del conflicto bélico británico-francés, los primeros no aceptaron la supuesta neutralidad hispana. Aunque no estaban participando en la confrontación con sus unidades navales ni tropas, si colaboraron económicamente con los planes de Napoleón. Sin declaración previa de guerra los ingleses comenzaron a hostigar a los buques españoles, sobre todo en América. Buscaron una buena ocasión para presionar al rey de España a sumarse a la guerra y al mismo tiempo obtener ganancias económicas del acto.

Para los británicos, que estaban confiados en su superioridad naval, este conflicto bélico significó la oportunidad de acertarle un golpe contundente a la Marina de Guerra de Napoleón y al mismo tiempo a la Real Armada española, la cual pese a su iniciado proceso hacia la decadencia seguía conservando su difundido prestigio en muchos países del mundo y la posibilidad de reconstruirse con las grandes riquezas aportadas a España por sus dilatadas y ricas posesiones ultramarinas. No obstante, el gobierno inglés trabajó arduamente e invirtió recursos materiales y humanos para privar a la Corona española de esa opción.

Del puerto del Callao-Lima salido el 3 de abril de 1804 una escuadra compuesta de cuatro fragatas de la Real Armada con destino a España. Debido a que dos de ellas sufrieron averías al cruzar el Cabo de Hornos, fueron remplazadas en Montevideo, de donde posteriormente zarparon la “Medea”, “Fama”, “Mercedes” y “Clara” medianamente armadas debido al estado de paz internacional. Las embarcaciones transportaban 4.733.153 pesos en metálico, más diversas mercancías. Los británicos enviaron cuatro fragatas de la Royal Navy fuertemente armadas a capturar a sus homólogas, en el combate hundieron a la “Mercedes” y se

¹¹⁵⁸ AGM, Corso y presas, 5224. Oficio de Miguel Antonio de Irigoyen para Domingo de Grandallana. Informa que apresaron en Maracaibo al corsario galo “La Francesa”, el cual había robado a la goleta española “Nuestra Señora de las Mercedes”. Cartagena de Indias, 21 de junio de 1804.

llevaron consigo a las tres restantes. Cuando la noticia se supo en la metrópoli no le quedó otro remedio al rey que declararle formalmente la guerra a Inglaterra el 12 de diciembre de 1804.¹¹⁵⁹ Asimismo, Carlos IV le confió la dirección del nuevo conflicto bélico al príncipe de la Paz y generalísimo don Manuel Godoy.¹¹⁶⁰

El Virreinato del Nuevo Reino de Granada aprovechó el breve periodo de paz para paliar las necesidades creadas por el largo período de guerra vivido, y en la medida de las posibilidades prepararse para la nueva beligerancia que se veía venir. Con el conflicto bélico también llegó la recesión económica a Cartagena de Indias, durante los cuatro primeros meses del año 1805 no entró ninguna embarcación al puerto de la ciudad. El inmovilismo comercial inmediatamente trajo como consecuencia que los precios de las mercancías provenientes de España sufrieran un fuerte incremento. No obstante, los costos de los productos autóctonos bajaron significativamente en muchos puertos españoles por no haber clientes a quienes vendérselos. Las autoridades peninsulares intentaron suavizar la situación autorizando el comercio con los países neutrales por medio de la real orden del 5 de octubre de 1805.¹¹⁶¹

La política naval puesta en marcha en el Apostadero de Cartagena de Indias, para afrontar la nueva guerra contra Inglaterra, fue parecida a la empleada en la anterior (1796-1802) confrontación. No obstante, ocurrieron algunos cambios cualitativos: el Apostadero estrenó un nuevo comandante general, el capitán de navío don Miguel Antonio de Irigoyen.¹¹⁶² Por disposición del virrey se asignó un guardacostas a cada uno de los puertos del Virreinato. Surgió la necesidad de controlar a los

¹¹⁵⁹ Cesáreo Fernández Duro, *Armada Española...*, pp. 264-268.

¹¹⁶⁰ AGN, Archivo Anexo I-Historia, 4. Manifiesto del príncipe de la Paz referente a la guerra contra Inglaterra. Madrid, 20 de diciembre de 1804.

¹¹⁶¹ Luis Suárez Fernández, *Historia general de España y América: Emancipación y nacionalidades americanas*, Madrid, Ediciones Rialp, 1992, t. XIII, pp. 32-33.

¹¹⁶² AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/575. Hoja de servicios del capitán de navío Miguel Antonio Irigoyen. Real Isla de León, 11 de octubre de 1810. Estuvo con el cargo de comandante general del Apostadero de Cartagena de Indias desde el 4 de julio de 1804, hasta el 14 de octubre de 1809, cuando fue relevado y se le ordenó regresar a su Departamento Marítimo.

indios del Darién que también habían comenzado a hostilizar a los españoles.

Como nueva estrategia naval se ordenó a los comandantes de los guardacostas combatir con toda la fiereza posible y apresar la mayor cantidad de embarcaciones enemigas, en otras palabras, se les exigió más a los recursos humanos y materiales para obtener mejores resultados en el nuevo conflicto bélico, poniéndose en marcha una especie de “política del terror” hacia los adversarios que se atrevieran a ir al mar territorial neogranadino.

Por otro lado, los ingleses incrementaron sus esfuerzos en apresar a los guardacostas, que tantos inconvenientes les causaron a su comercio clandestino en aquel entonces. Los anglosajones, al igual que en la anterior guerra, continuaron escoltando a sus barcos contrabandistas con fuertes divisiones de la Royal Navy, para así poder realizar sus negocios en Tierra Firme.¹¹⁶³ Siguieron manteniendo la tendencia de dirigirse hacia las costas del Este del Virreinato, por hallarse menos fortificadas y protegidas por los guardacostas, los cuales centraron su poder en el Oeste, porque desde allí se trasportaba buena parte del comercio interior del reino, a través de ríos y caños, fundamentales para el mantenimiento de la plaza de Cartagena de Indias.

Las hostilidades británicas llegaron al Virreinato del Nuevo Reino de Granada tres meses después de que España les declarara oficialmente la guerra. Los ingleses apostados en Jamaica, recién iniciada la beligerancia, desplegaron una división de cinco unidades fuertemente armadas en las costas del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, concretamente un navío, una fragata, un bergantín, y dos goleta, una de ellas con un cañón giratorio.

¹¹⁶³ “Los intereses de los barcos mercantes y los buques de guerra se mezclaban, los primeros incitaban a éstos a que protegieran “el comercio nacional”, o sea un barco de su majestad británica cuidando a particulares mientras trataban con indígenas o vendían en la costa abierta.” Jairo A. Bracho Palma, *La defensa naval en la Capitanía General de Venezuela (1783-1813)*, Caracas, Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, 2005, p. 134.

El comandante general del Apostadero obtuvo y confirmó las anteriores informaciones por medio de tres vías: Primeramente, el navío y fragata habían sido visualizados desde Tierra Firme. Segundo, por las declaraciones de un oficial de la Royal Navy y tres tripulantes, los cuales desembarcaron del buque anteriormente avistado para robar en las haciendas del Arroyo de Piedras, pero fueron capturados por soldados de la plaza y algunos paisanos. Tercero, también por la confesión de otro marinero anglosajón aprehendido por unos pescadores neogranadinos ocultos en unos mangles; el hombre detenido iba en un bote perteneciente a una goleta inglesa que enarbolaba una bandera francesa, y había apresado una canoa española, posteriormente recuperada por los guardacostas, cuya revelación coincidió con los testimonios de los anteriores prisioneros.¹¹⁶⁴

Los enemigos bloquearon Santa Marta con un navío y una goleta a principios de abril de 1805. Cuando le llegó la noticia al comandante general del Apostadero, éste decidió suspender el crucero programado para los guardacostas en esa zona, con el fin de evitar que fueran apresados porque en aquel lugar no existía ningún refugio seguro al cual acudir en caso de necesidad. Al poco tiempo, una fragata de la Royal Navy ubicada sobre Punta Canea, persiguió hasta Bocachica a la goleta del rey “Mercedes”, comandada por el teniente de navío don Vicente Varela, cuando regresaba de realizar su servicio y pudo burlar a los ingleses debido a la buena derrota y precauciones efectuadas durante la navegación. Una vez que los vigías informaron al capitán de navío Miguel Antonio Irigoyen de la situación, mandó a preparar dos lanchas cañoneras y dos de auxilio para salir a batir a los contrincantes, los cuales no se atrevieron a combatir y se retiraron inmediatamente del lugar.

El comandante general Irigoyen desde el inicio de su gestión mantuvo las seis lanchas cañoneras existentes en el Apostadero armadas y

¹¹⁶⁴ AGM, Expediciones, 37. Oficio de Miguel Antonio de Irigoyen para Domingo Grandallana. Informa sobre las fuerzas enemigas que habían en las costas. Cartagena de Indias, 8 de abril de 1805.

presta a salir. Asimismo, al pailebot “Segura” lo mandó a artillar con un cañón giratorio de 24 libras, considerado un arma muy moderna y poderosa en aquella época, más dos cañoncitos en la popa. Con esos siete barcos sumados a las cañoneras “Concepción” y “Micomicona” formó tres divisiones, cada una de las embarcaciones estuvo comandada por un oficiales de marina y la tripulación era la de los guardacostas, los cuales no se podían mantener operando a la misma vez aunque se hubiera querido debido a dos razones fundamentales: primero elevarían el gasto. Segundo, los hombres para formar las dotaciones escaseaban porque algunos aptos para el servicio habían huido a los montes para evitar ser embarcados.

Las tres divisiones estuvieron destinadas a ocuparse de los incidentes de Cartagena de Indias, además de convoyar, tanto a la ida como a la vuelta, a las múltiples canoas mercantes provenientes de Lorica, ubicada en la zona más baja del río Sinú cercana al mar Caribe, que se encargaban de la importante función logística de surtir de víveres la plaza, tal y como habían acordado el gobernador y comandante general del Apostadero en febrero de 1805.¹¹⁶⁵

Como se ha venido señalando, la determinación de los guardacostas para apresar a los enemigos le creó muchos problemas a los contrabandistas británicos que se atrevían a visitar la costa de Cartagena de Indias sin escoltas militares. Una goleta inglesa cometió el error de fondear en la isla de Barú protegida solamente con su escasa artillería, el 25 de septiembre de 1805. El comandante general del Apostadero, cuando se percató que no estaba convoyada por un navío y bergantín visualizados por los alrededores, inmediatamente envió una división por Pasacaballos comandada por don Sebastián Páez de la Cadena, y otra por Bocachica al mando de don Antonio Gastón, integrada por la goleta “Volador” y pailebot “Segura”, para perseguirla si intentaba huir. A la mañana siguiente, todas las embarcaciones rodearon al barco contrabandista, por lo cual se rindió sin disparar ninguno de sus dos cañones.

¹¹⁶⁵ *Ibidem.*

Por medio de las declaraciones tomadas a la tripulación de la goleta inglesa se supo que habían salido de Jamaica hacía veinte días, con el objetivo de tratar con los indios, a quienes les traían dos baúles de ropa, quinquillería, redes para pescar tortugas, coletas y algunos listados.¹¹⁶⁶ Antes de haber sido apresado el bajel, desembarcaron cuatro ingleses en la punta Sur de Barú, los cuales fueron capturados por el cabo primero de matrícula Juan Godoy, el cabo segundo Luis de Barrios y el matriculado inválido Juan Félix Ángulo. Es de destacar que cada uno de los tres hombres recibieron una gratificación de cuatro pesos por el servicio prestado a la causa del rey.¹¹⁶⁷

El modo de operar con escoltas navales, puesto en práctica por los contrabandistas ingleses, redujo considerablemente la posibilidad de ser apresados por los guardacostas. No obstante, dicha estrategia también disminuyó los márgenes de ganancias obtenidos de la venta de los géneros o productos manufacturados, porque el empleo de naves de guerra para formar convoyes podía tener, según el caso, un precio más alto que el propio beneficio de la venta prohibida. Empero, pese a lo poco rentable que pudo ser el comercio clandestino ejecutado de esa forma, los defraudadores y mandos de la Royal Navy estuvieron de acuerdo en mantener la práctica de la forma descrita hasta el fin de la guerra.

Los británicos gastaron importantes recursos para conservar la dependencia de sus productos y ampliar el mercado conquistado de forma ilegal; no dudaron en incrementar los costos de operatividad de los buques de la Royal Navy. Para ellos fue una buena inversión, porque con esas medidas dañaron el sistema de recaudación español, incidiendo directamente de forma negativa en las remesas de dinero que debían ser trasladadas a la metrópoli hispana, parte de las cuales podían ser empleada

¹¹⁶⁶ AGM, Corso y presas, 5226. Oficio de Miguel Antonio de Irigoyen para Francisco Gil y Lemos. Informa sobre el daño que hicieron al bergantín inglés “El K” y el apresamiento de una goleta inglesa. Cartagena de Indias, 19 de octubre de 1805.

¹¹⁶⁷ *Ibidem*. Copia de oficio de Miguel Antonio de Irigoyen para Juan Francisco de Céspedes. Informa sobre el apresamiento de cuatro ingleses en la punta Sur de Barú. Cartagena de Indias, 5 de octubre de 1805.

para la construcción de navíos. En la siguiente tabla se observa una muestra de los escasos apresamientos efectuados a lo largo de la nueva guerra:

PRESAS DE MAR HECHAS POR LOS GUARDACOSTAS DE CARTAGENA DE INDIAS DURANTE LA GUERRA CONTRA INGLATERRA. 1804-1808¹¹⁶⁸

FECHA	PRESA	APRESADOR	LUGAR	CARGA	OBSERVACIONES
1803	Goleta española “La Concepción”	Goleta “Taumaturgo”	Bahía Hondita-Santa Marta	Ganado y bestias	
1803	Balandra española		Ensenada de Graneta-Santa Marta	Efectos de comercio ilícito	
07/1803	Pailebot español “San Francisco Javier”	Bergantín “Cartagenero”	Punta de Betín-Santa Marta	Palo de tinte y esteras.	
26/10/1805	Goleta inglesa	División de cañoneras al mando de don Salvador Páez de la Cadena, goleta “Volador” y pailebot “Segura”	Isla de Barú	Dos baúles de ropa, quinquillería, redes para pescar tortugas, coletas y algunos listados.	
15/01/1806	Un pailebot inglés, una goleta española de la isla de San Andrés, un corsario inglés de 10 cañones y una goleta cargada de ropa.	Goletas “Aragonesa” y “Postillón”	Sotavento de Cartagena de Indias	Ropa	
26/02/1806	Unas piraguas	Guardacostas “Mercedes”	Portobello	Doce fardos de ropa	
30/06/1808	Goleta enemiga	Goleta “Volador”	Islas Mulatas	Sin información	

Del total de las diez presas la mitad eran de nacionalidad española y el otro cincuenta por ciento inglés. No fueron capturadas en una zona concreta, sino más bien a lo largo de toda la costa neogranadina. Los

¹¹⁶⁸ Elaboración propia a partir de: AGM, Corso y presas, 5222 y 5226; Expediciones, 40 y 43.

efectos de contrabando, al igual que en años anteriores, seguían siendo muy variados, aunque existieron artículos, productos y bienes que se comercializaban constantemente como eran: las mulas, ganado, palo de tinte, coletas, ropa, entre muchos otros.

Los enemigos no dejaron de asediar la plaza de Cartagena de Indias, a mediados de octubre de 1805 le impidieron a los guardacostas navegar hacia barlovento. Sin embargo, para sotavento no existía peligro y el comandante general aprovechó la ocasión para enviar a la “Aragonesa” bajo las órdenes de don Pedro Porras a Portobelo, donde debía permanecer por la disposición que el virrey había dado referente a que subsistiera un barco del Apostadero en cada puerto del Virreinato.

Asimismo, el bergantín de la Royal Navy que se supo se llamaba “El K” y era compañero del navío “Veterano” de setenta y cuatro cañones, comandado por Andrés J. Evans, fondeó solo al S. O. de la punta de la isla de Barú el 15 de octubre de 1805. Cuando don Miguel Antonio de Irigoyen se enteró del hecho movilizó una división de lanchas cañoneras al mando del oficial don Vicente Varela por el estero de Pasacaballos, y otra comandada por don Justo Willamil por Bocachica para rodearlo, batirlo y apresarlos. En esa ocasión no se enviaron guardacostas de mayor tamaño por saber que el navío se encontraba al E. O. de la ciudad.

A las lanchas cañoneras que iban por Bocachica el viento duro del S. O. les impidió operar de inmediato. No obstante, las que salieron por Pasacaballos en la noche atacaron al bergantín inglés, el cual de inmediato izó las velas y se dirigió hacia altamar logrando escapar, mientras le disparaba su artillería a las embarcaciones del rey. “El K” quiso hacer aguada en la ensenada de Nagueangué cuatro días después del suceso, pero en el acto le capturaron tres miembros de su tripulación.

Los marineros apresados, en sus declaraciones, afirmaron que el comandante del bergantín era don Jaime Ricardo Dacres, hijo del almirante que mandaba en Jamaica. Según la declaración de los prisioneros, la noche del combate las lanchas cañoneras le mataron al

segundo comandante, un piloto y tres tripulantes; otro perdió un brazo y varios resultaron heridos de poca consideración. El aparejo del buque recibió muchos daños y si no hubiese sido porque el viento refrescó se creían perdidos.¹¹⁶⁹

A los guardacostas de Cartagena de Indias, además de luchar contra los buques de corsarios particulares y de guerra británicos, más los contrabandistas de diversas nacionalidades, también les correspondió el 31 julio, 26 y 29 de agosto de 1806 combatir contra los indios de la costa del Darién que habían comenzado a atacar a los españoles ubicados en la estratégica zona comercial. Para controlar la situación el comandante general Irigoyen decidió enviar a la costa de sotavento las goletas “Nancy” y “Mercedes”, y a la del Darién al falucho “Fogoso”, la cañonera “Concepción” y la goleta “Flecha”, para así poder obligar a los autóctonos a través de las armas a desistir a sus hostilidades.¹¹⁷⁰

Una vez pacificados los indios, nuevamente los barcos del rey lograron controlar la situación al Oeste del Apostadero con relativa facilidad. Aunque se dieron casos en los cuales tuvieron que huir de la zona, como le ocurrió a las goletas “Mercedes” y “Postillón”. Ambas embarcaciones escaparon de una fragata y dos goletas de guerra que las pretendían apresar el 24 de julio de 1806. Pese al suceso, para continuar abasteciendo a Cartagena de Indias, los convoyes escoltados por las cañoneras se siguieron realizando desde el río Sinú los días uno y quince de cada mes sin mayores dificultades. Empero, del Este del Virreinato no se podía decir lo mismo, a los guardacostas les era imposible pasar a Santa Marta a mediados de 1806, porque los ingleses se centraron en dominar el fondeadero de Sabanilla con embarcaciones muy superiores a la de todas

¹¹⁶⁹ AGM, Corso y presas, 5226. Oficio de Miguel Antonio de Irigoyen para Francisco Gil y Lemos. Informa sobre el daño que hicieron al bergantín inglés “El K” y el apresamiento de una goleta inglesa. Cartagena de Indias, 19 de octubre de 1805.

¹¹⁷⁰ AGM, Expediciones, 33. Oficio de Cosme de Carranza para Domingo Grandallana. Informa que envió a los guardacostas a recorrer la costa del Darién para evitar que los ingleses comercien con los indios del lugar. Cartagena de Indias, 31 de enero de 1803.

las “*fuerzas sutiles*”, para de esta forma abrirles una brecha segura a sus contrabandistas.¹¹⁷¹

Por orden del virrey don Antonio Amar salió una división, desde el puerto de Cartagena de Indias hacia el de Santa Marta en 1806, conformada por las goletas “Postillón”, “Carmen” y el pailebot “Fogoso”, comandados por el teniente de fragata don Vicente Lago, los alférez de navío don Bartolomé Rozo y don Diego Quevedo. Cuando se hallaban a unas cuarenta leguas N. S. del puerto de Sabanillas un temporal obligó al “Postillón” y “Fogoso” a arribar al puerto más cercano, mientras la goleta “Carmen” continuó la comisión pese a las malas condiciones climatológicas, con el agravante de estar siendo perseguida por una fragata inglesa de cuarenta cañones, obligándola a arribar al puerto de Río Hondo, donde permaneció bloqueada durante nueve días por el buque que la perseguía más una corbeta de veinticuatro cañones que se le sumó.

Los enemigos batieron al guardacostas “Carmen” con sus embarcaciones menores para intentar apresarlos. El comandante hallándose con pocas fuerzas para resistir decidió acertadamente poner en tierra toda su artillería, víveres y pertrechos usando sus lanchas. Asimismo, hizo varar su barco y preparó la defensa del mismo. Los enemigos viendo la imposibilidad de apresarlos por el peligro a que se exponían decidieron marcharse. El alférez de navío don Bartolomé Rozo, una vez cesado el riesgo, ordenó volver a armar su bajel y esperó hasta recibir ordenes de su comandante principal de que regresara a Cartagena de Indias, donde recibió las gracias y elogios de su jefe por el buen desempeño de su misión.¹¹⁷²

Aunque el comandante general del Apostadero y sus oficiales fueron muy diligentes en tomar diversas medidas para evitar que los ingleses apresaran alguno de los guardacostas del Apostadero de

¹¹⁷¹ AGM, Expediciones, 40. Oficio de Miguel Antonio de Irigoyen para Francisco Gil y Lemos. Informa sobre los cruceros hechos por los guardacostas. Cartagena de Indias, 30 de agosto de 1806.

¹¹⁷² AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/237. Relación de méritos y servicios del teniente de navío don Fausto Villamil. Sin Lugar, 1816.

Cartagena de Indias, no pudieron evitarlo. Las goletas “Postillón” y “Carmen” fueron aprehendidas por la corbeta inglesa “Lark”, el 27 de enero de 1807¹¹⁷³ cuando efectuaban su cruce sobre las islas Mulatas.¹¹⁷⁴ Posteriormente se realizaron las negociaciones pertinentes con el comandante de Jamaica para rescatar a los oficiales y marineros mediante un canje de prisioneros.¹¹⁷⁵

El caso de los apresamientos de los guardacostas fue analizado por el comandante general del Apostadero de Cartagena de Indias, quien además puso en marcha el proceso estipulado por las *Ordenanzas Navales* para esos casos. Los oficiales don Vicente de Lago y don Bartolomé Rozo fueron remitidos a La Habana junto al expediente, para ser juzgados en Consejo de Guerra. La sentencia no fue tan contundente como se podía esperar, posiblemente por las circunstancias de la guerra y la escasez de oficiales. Se decidió amonestarlos por no haber cumplido sus obligaciones en la parte militar y marinera, prohibiéndoles el mando de otros barcos hasta que acreditaran más inteligencia y conocimiento.¹¹⁷⁶

El sabor de la victoria obtenido por los ingleses con el apresamiento de los dos guardacostas de Cartagena de Indias les duró muy poco. Una división inglesa integrada por la corbeta “Lark” del porte de veintiocho cañones, y las goletas “Postillón” y “Carmen” en febrero de 1807, pocos

¹¹⁷³ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/600. Estado de servicios del teniente de navío don Vicente Lago, natural de Coruña. La Habana, 9 de octubre de 1819.

¹¹⁷⁴ *Ibidem*. Oficio de Francisco Gil para el inspector general de Marina. Remite el proceso formado por la pérdida de las goletas “Postillón” y “Carmen”. Aranjuez, 15 de enero de 1808.

¹¹⁷⁵ AGM, Expediciones, 43. Oficio de Miguel Antonio de Irigoyen para Francisco Gil de Lemos. Informa sobre el procedimiento abierto por el apresamiento de las goletas “Postillón” y “Carmen”, el combate de Cispata y reparto de presas. Cartagena de Indias, 30 de mayo de 1808.

¹¹⁷⁶ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/600. Borrador de los excelentísimos señores Moreno, Tejada y Borja para don Francisco Uriarte. Informan sobre el proceso contra el teniente de fragata don Vicente de Lago y el alférez de navío don Bartolomé Bozo por el apresamiento de dos goletas. Madrid, 29 de marzo de 1808. “En consecuencia manifesté al rey que la sentencia pronunciada por el Consejo de Guerra en La Habana era justa, pero que en el suceso del apresamiento de aquellos buques se concilió de tal manera el defecto de conocimientos facultativos y marineros y escasez de práctica marinera que estos precisamente influyó a que ganada por el enemigo la ventaja para batir, y con la esperanza de salvar aun así Lago y Boso sus buques se rindiesen sin hacer defensa alguna, en la cual, ya en semejante situación habrían sido inútiles todos los esfuerzos contra fuerzas tan excesiva y desproporcionadamente superiores: deduciéndose de todo que la imprevisión, poca experiencia y muy cortos conocimientos facultativos, les puso en el caso de poner en duda su pundonor que yo no entendía menoscabado en este lance.”

días después de la aprehensión, aparecieron en la ensenada de Zapote, donde fueron enfrentadas por el falucho “Fogoso”, la cañonera de fuerza “Nº 2” y la balandra “Concepción”. Este último buque por ser el más grande fue abordado por el comandante y la tripulación y de la corbeta en cuatro embarcaciones menores, mientras los demás barcos se batían a cañonazos. En la violenta acción los españoles perdieron cuatro hombres, hubo seis heridos de gravedad donde se incluía su capitán y dos personas con contusiones, mientras que los ingleses tuvieron unas treinta bajas y algunos heridos, entre los que se hallaba su comandante.¹¹⁷⁷

La lancha cañonera “Nº 2” y el falucho “fogoso”, por medio de sus decididas maniobras y amplio fuego pudieron recuperar a la “Concepción” y “Postillón”, pero perdieron a la “Carmen”, la cual durante el combate explotó. Mientras que la corbeta de la Royal Navy logró escapar, pero no sin llevarse una buena cantidad de destrozos.¹¹⁷⁸ Después de que los guardacostas vengaron de forma sangrienta el apresamiento de sus dos embarcaciones, resarciendo así su honor, se reincorporaron al trabajo de seguir convoyando a los comerciantes del Chocó¹¹⁷⁹ y Portobelo, manteniendo libres de enemigos las rutas marítimas costeras necesarias para abastecer de víveres, durante la guerra, la plaza de Cartagena de Indias.¹¹⁸⁰

Cuando se retiraba temporalmente la división de la Royal Navy de las costas neogranadinas los guardacostas reanudaban sus servicios por

¹¹⁷⁷ AGM, Pilotos, 3389/37. Relación de servicios y méritos del primer piloto de guardacostas don Miguel Patiño, Natural de Santiago en Galicia. Cartagena de Indias, 23 de junio de 1809. Un ejemplo de la fiera de los combates se puede ver en el caso de Miguel Patiño que “... recibió en esta acción defendiendo las reales armas de su majestad cinco heridas de sable en la cabeza, tres de ellas de gravedad, una en la mano izquierda que le ha privado totalmente del uso de ella, otra en el cuadril izquierdo, otra y un pistoletazo en la mano derecha quedando sólo con el uso de los dedos índice y pulgar de esta; y dos contusiones con cuyas heridas dejándolo por muerto abandonaron la balandra obligados del vivo fuego del falucho cañonero y de la lancha de fuerza...”

¹¹⁷⁸ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/979. Relación de servicios del teniente de fragata don Diego Quevedo y Alvarado, natural de Santa Cruz en las montañas de Santander. Abordo del bergantín “Palomo”, 10 de septiembre de 1810.

¹¹⁷⁹ AGM, Expediciones, 43. Oficio de Miguel Antonio de Irigoyen para Francisco Gil de Lemos. Informa sobre el servicio hecho por los guardacostas. Cartagena de Indias, 30 de mayo de 1808.

¹¹⁸⁰ *Ibidem*. Informa sobre el servicio que están realizando los guardacostas. Cartagena de Indias, 30 de junio de 1808.

todo el litoral. Las anteriores aseveraciones se pueden observar en los casos de las goletas “Volador” y “Aragonesa”, a cargo de los tenientes de fragata don Antonio Gastón y don Rafael de Trillo, quienes salieron a patrullar las costas de sotavento a mediados de 1807. Asimismo, las otras embarcaciones se hallaban ocupadas en sus misiones asignadas: la goleta “Flecha” se ocupó de convoyar por las bocas del río Atrato las canoas que subían al Chocó. Las lanchas cañoneras y el “Fogoso” continuaron escoltando los barcos que transportaban víveres a la plaza, y la “Nancy” se encontraba en el puerto lista para acudir a atender cualquier novedad surgida.

También es de destacar que los trabajos de mantenimiento preventivo y correctivo de los barcos, pese a las dificultades producidas por la guerra, se continuaron realizando para poder contar con la mayor cantidad posibles de bajeles operativos. Al mismo tiempo que el resto de embarcaciones se hallaban cumpliendo sus comisiones, a la goleta “Mercedes” se le estaba habilitando el palo del trinquete para poder sumarla, de ser necesario, a la escolta realizada por la “Aragonesa” y el “Volado”. Y después de haber sido también reparado el “Postillón” se armó con la idea de alternarlo con las anteriores naves.¹¹⁸¹

Mientras la guerra entre España e Inglaterra transcurría en el Caribe sin graves pérdidas militares en ambos bandos, la geopolítica europea estaba gestando un cambio de orden de gran calado. El combate de Trafalgar ocurrido el 21 de octubre de 1805, donde la Armada combinada perdió diecinueve navíos, tuvo mil veintidós bajas y mil trescientos ochenta y tres heridos¹¹⁸² se puede considerar como un claro antecedente de lo que se avecinaba. Aunque esta batalla es considerada por muchas personas como el fin de la Real Armada española, realmente no fue así. Sin duda resultó ser un golpe táctico y moral importante, el cual aceleró el proceso de decadencia en que se encontraba la institución, pero no

¹¹⁸¹ *Ibidem*. Oficio de Miguel Antonio de Irigoyen para Francisco Gil de Lemos. Informa sobre el servicio que están prestando los guardacostas. Cartagena de Indias, 14 de mayo de 1807.

¹¹⁸² Cesáreo Fernández Duro, *Armada Española...*, pp. 343 y 346.

significó de ningún modo el aniquilamiento total y definitivo de la Marina de Guerra. En términos objetivos, en la batalla de Trafalgar¹¹⁸³ España perdió varias unidades de gran porte, y poder de influencia en la política europea, pero Francia vio desvanecida su única posibilidad de invadir Inglaterra.

Por otro lado, el emperador Napoleón pese a ver frustrada su única oportunidad de invadir Inglaterra no decayó en su interés por seguir el conflicto bélico contra los británicos. En Berlín decretó un bloqueo continental contra Inglaterra el 21 de noviembre de 1806.¹¹⁸⁴ La medida sin duda le causó problemas a sus enemigos, pero la pudieron superar buscando otros mercados alternativos, por lo cual no logró su principal objetivo. No obstante, sí consiguió que los ingleses se esforzaran en expandir su comercio de forma fraudulenta en América, hecho que contribuyó más al debilitamiento de la Real Hacienda española y por consecuencia de sus fuerzas armadas.

Hallándose Inglaterra fuera del alcance de Napoleón, por no contar con una flota lo suficientemente grande para trasladar a su poderoso Ejército, decidió en noviembre de 1807 invadir a Portugal por negarse a cumplir el bloque contra sus aliados ingleses.¹¹⁸⁵ Para ello, contó con la aprobación y apoyo del Príncipe de la Paz Manuel Godoy,¹¹⁸⁶ quien

¹¹⁸³ “... tras dicho combate naval, Francia no volverá a unirse con España en la táctica básica de “Flota Combinada”, circunstancia que dejó entre 1805 y 1808 a la Corona de España aislada frente a la muy superior *Royal Navy* en lo referente a los intereses atlánticos del Nuevo Mundo. Es más, el propio Bloqueo en el Continente europeo desencadenó entre los británicos una clara necesidad de hacerse con el control de los mercados ultramarinos de la América española, aventando desde entonces el embrión del proceso emancipador en América- Latina, con su comercio, su industria, su mercado y su Flota.” José Gregorio Cayuela Fernández y José Ángel Gallego Palomares, *La guerra de la independencia. Historia bélica, pueblo y nación en España (1808-1810)*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, 2008, p. 31.

¹¹⁸⁴ A. Pujol, *Obras escogidas de Napoleón*, Madrid, Imprenta de D. Agustín Espinosa y Compañía, 1846, pp. 229-231.

¹¹⁸⁵ “Ya en Tilsit, Napoleón había demostrado a Alejandro que Portugal era el único reino europeo que mantenía relaciones comerciales y políticas con Inglaterra y que los intereses del bloqueo continental exigían poner término a esta situación.” Albert Manfred, *Napoleón...*, p. 429.

¹¹⁸⁶ “Mediante el tratado de Fontainebleau, firmado el 27 de octubre de 1807, España y Francia acordaron que tropas francesas, en número de 28.000 hombres, cruzaran el norte de España para atacar Portugal y repartírselo, adjudicando los territorios del Alentejo y el Algarve para Godoy. Una fuerza española de 27.000 hombres prestaría su ayuda al ejército francés.” Luis Suárez Fernández, *Del antiguo al nuevo régimen: hasta la muerte de Fernando VII*, Madrid, Ediciones Rialp, S. A., 1981, t. XII, p. 167.

segado por las ansias de poder y presiones diplomáticas autorizó a las fuerzas francesas a marchar por el reino, las cuales después de invadir Portugal y tomar posiciones estratégicas mostraron que su verdadero plan no solamente era conseguir el territorio de la monarquía lusa, sino de conquistar toda la Península Ibérica.¹¹⁸⁷ El acontecimiento llegó a un punto de inflexión el 2 de mayo de 1808 con las protestas ocurridas en Madrid, las cuales se extendieron por el resto del reino, y significaron el inicio de la guerra de independencia española.¹¹⁸⁸

Como si fuera poco problema para España la invasión *de facto* realizada por los franceses a su territorio, recientemente habían ocurrido dos hechos que crearon una profunda y confusa crisis política, la cual cambió el rumbo de la historia del Imperio Español. El primero fue la fallida conjura del Escorial encabezada por el Príncipe de Asturias para destituir a Godoy y destronar a su padre a finales de 1807. Y el segundo, el motín de Aranjuez ocurrido en marzo de 1808, el cual forzó a Carlos IV a abdicar sobre su hijo. La situación la aprovechó Napoleón, fijó un encuentro en Bayona donde Fernando VII fue presionado a devolver el trono nuevamente a su legítimo dueño, tanto por sus padres como por el emperador. El vástago accedió a la petición el 6 de mayo de 1808, ignorando que un día antes su progenitor había pactado ceder sus derechos

¹¹⁸⁷ “La Monarquía de España poseía recursos marítimos y terrestres que resultaban de enorme valor, incluidos los ultramarinos, para el pretendido predominio de Napoleón sobre Gran Bretaña. Ésta fue la perspectiva de Napoleón Bonaparte entre 1807 y 1808, trazando un amplio plan político para hacerse con la Corona española y los mentados recursos. En ello, por supuesto, se incluiría lo que aún quedaba de la Flota española, vital para aumentar la fuerza del colapso sobre Inglaterra.” José Gregorio Cayuela Fernández y José Ángel Gallego Palomares, *La guerra de la independencia...*, p. 31.

¹¹⁸⁸ “El 2 de mayo y Bailén trastocaron el plan originario de Napoleón respecto a la anexión de España a la órbita de su imperio continental. La mera operación de policía e incluso de simple paseo militar que en un primer momento concibiera como tarea de sus tropas, dieron vado a un escenario completamente distinto, que acentuaría los errores con que proyectase la ocupación de la segunda nación europea después de Francia por la extensión del territorio, de orografía, por añadidura, intrincada y laberíntica, y, finalmente, muy poco apta, por sus parameras y estepas, para la táctica de vivir sobre el terreno, empleada hasta entonces por la *Grande Armée* en geografías más fértiles.” José Manuel Cuenca Toribio, *La guerra de la independencia: Un conflicto decisivo (1808-1814)*, Madrid, Ediciones Encuentro S. A., 2008, p. 80.

a la Corona a favor de Napoleón, quien proclamó como nuevo rey de España a su hermano José Bonaparte.¹¹⁸⁹

Cuando en España se supo la noticia, comenzaron a conformarse diversas *Juntas Defensoras de los Derechos de Fernando VII*. La establecida en Sevilla el 27 de mayo de 1808 asumió la representación nacional en nombre del monarca ausente. Así, las autoridades dieron inicio a una intensa labor de gobierno para recuperar el control del reino y no perder el de los territorios ultramarinos que también fueron reclamados por el rey usurpador José I Bonaparte. Se tomó la decisión de convocar, el 16 de junio, a los súbditos de los dominios americanos a proclamar *Juntas Defensoras* similares a las de España, jurar su lealtad, declarar la guerra a Francia, cesar los ataques a los ingleses porque se había llegado a un armisticio con ellos, reconocer a la Junta de Sevilla como Suprema y ofrecer donativos para financiar la nueva guerra contra los Ejércitos Napoleónicos.

Para que en Cartagena de Indias se cumplieran estos objetivos, se comisionó y envió al capitán de fragata don Antonio Vacaro, quien logró transmitir las órdenes a todas las autoridades de la plaza. En la ciudad se declaró por bando la guerra a Francia el 15 de agosto, se publicó el armisticio alcanzado el 4 de julio de 1808 con el rey de Inglaterra don Jorge III, que inmediatamente ofreció su “apoyo militar” para combatir a Napoleón, y se celebró un besamanos en la casa del Gobierno. Asimismo, desde el 16 al 19 de agosto de 1808, todas las fuerzas armadas de la guarnición juraron su fidelidad al rey representado por la Suprema Junta de Gobierno de España e Indias. Igualmente, el Real Consulado de Comercio realizó la jura el 18, y el Cabildo Eclesiástico la hizo el día 20

¹¹⁸⁹ Existen muchos y diversos libros que abordan el tema. No obstante, uno que explica con mucha claridad la trascendencia de los hechos, tanto en España como en América es de Inés Mercedes Quintero Montiel, *La conjura de los mantuanos*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 2002. Asimismo, se aconseja consultar a: Carlos Cambronero, *José Bonaparte, el rey intruso: apuntes históricos referentes a su gobierno en España*, Madrid, Alderabán D. L., 1997; Francisco Martí Gilabert, *El motín de Aranjuez*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, 1972; Manuel Moreno Alonso, *José Bonaparte: un rey republicano en España*, Madrid, La esfera de los libros, 2008.

del mismo mes de agosto de 1808.¹¹⁹⁰

España contaba con setenta y nueve navíos en el año 1793,¹¹⁹¹ setenta y seis en 1798,¹¹⁹² cincuenta y tres en 1802¹¹⁹³ y finalmente cuarenta y dos en 1808.¹¹⁹⁴ Esto quiere decir que en el transcurso de quince años, los cuales mayoritariamente estuvo en guerra, sus buques más grandes y fuertes fueron diezmados en un 47%. Es decir, la Real Armada durante la invasión napoleónica contaba con un 53% de las grandes unidades que tuvo en 1793, viéndose reducida significativamente su capacidad operativa, pero no su existencia y posibilidades de actuar. Para colmo de males, del total de los cuarenta y dos navíos, siete fueron construidos en la década del cincuenta, cinco en la del sesenta, once en la del setenta, trece en la del ochenta y seis en la del noventa. De toda esta información se puede afirmar lo siguiente: siete navíos fueron hechos durante el reinado de Fernando VI, veintisiete con Carlos III y solamente ocho en tiempos de Carlos IV.¹¹⁹⁵

La flota militar de navíos y fragatas de España se hallaba envejecida y obsoleta en 1808.¹¹⁹⁶ Desde la llegada de Carlos IV al poder se redujo drásticamente la fabricación de grandes buques, sus Astilleros se

¹¹⁹⁰ Ángel Álvarez Romero, “El comisionado de la Junta de Sevilla en Cartagena de Indias” en *Temas Americanistas*, Sevilla, 2011, nº 26, pp. 102-120.

¹¹⁹¹ Mariano Juan y Ferragut, “La Marina en 1808” en *XXXV Jornadas de Historia Marítima. La Marina en la Guerra de la Independencia I*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Cuadernos Monográficos, 2007, nº 55, p. 44.

¹¹⁹² Alejandro Nelson Bertocchi Morán, “Santa María, Trafalgar y las invasiones inglesas” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1985, nº 11, p. 83.

¹¹⁹³ Leopoldo Boado y González-Llanos, “Algunos aspectos de la Marina española en los años previos al del combate de Trafalgar” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1985, nº 11, pp. 11-12.

¹¹⁹⁴ *Estado General de la Real Armada*, Madrid, Imprenta Real, 1808, p.159.

¹¹⁹⁵ “El reformismo borbónico, protagonizado por los ministros ilustrados de Fernando VI y Carlos III, tuvo una de sus manifestaciones en el impulso a la construcción naval y en la modernización de la escuadra. Fue el empeño más sostenido e inteligente de los gobernantes dieciochescos en el terreno de lo militar, hasta el punto de conseguir un (sic) poderosa, respetada y temida flota en las aguas de todos los océanos...” José Calvo Poyato, “Los antecedentes del conflicto. El escenario político” en *La Marina en la guerra de la independencia I*, Madrid, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 2007, nº 55, p. 28.

¹¹⁹⁶ “... la Marina por la edad de sus buques se podía considerar envejecida. La media de los navíos era de 32 años y las fragatas 23. El decano de los navíos tenía 56 años (era el navío *África* construido en Cádiz en 1752). En edad le seguía, entre otros, el *Guerrero*, que había servido a tres reyes, servía al cuarto y terminaría su longeva vida con la Reina Gobernadora, todos ellos como buenos exponentes de la excelente construcción naval española iniciada por Jorge Juan.” Mariano Juan y Ferragut, “La Marina en 1808...”, p. 50.

centraron en construir embarcaciones de menor porte. Cuando Napoleón invadió la Península Ibérica la Real Armada solamente tenía seis navíos producidos en la década del noventa, y no poseía ninguno hecho en los primeros ocho años del siglo XIX.¹¹⁹⁷ De las diversas y herradas decisiones políticas, tomadas por el rey y sus ministros, sin duda la más grave fue disminuir la construcción de naves de gran porte hasta llevar la producción a cero. Las malas disposiciones unidas al desgaste causado por los conflictos bélicos, condujo a la Marina de Guerra, en el período que va desde 1788 hasta 1808, a dejarse arrebatar el dominio del mar por su adversaria Royal Navy.

En el convulsionado escenario bélico español, la ayuda brindada por la decadente Real Armada era de vital importancia. No obstante, sus hombres pese a las múltiples dificultades padecidas supieron superponerse a la adversidad y cumplir su razón de ser como militares, y así sus cualificados oficiales centraron buena parte de sus recursos en coordinar acciones con el Ejército y altos funcionarios políticos para expulsar a las fuerzas napoleónicas de sus territorios. Todas las unidades navales disponibles en España, incluidos los guardacostas, se necesitaron para poner en marcha la defensa de la Península Ibérica y así poder expulsar al Ejército invasor. Las naves cumplieron la importante labor de transportar pertrechos de guerra y personal militar a donde lo exigió el servicio. Además, fue el único vínculo de poder fáctico con los territorios ultramarinos.

En medio de la delicada y confusa realidad de la cabeza del imperio, el Apostadero de Cartagena de Indias, contaba con una situación un tanto diferente a los Departamentos Marítimos peninsulares. Las “*fuerzas sutiles*” en el año 1808 estaban conformadas por tres goletas, un falucho, cinco lanchas cañoneras y una lancha bombardera.¹¹⁹⁸ Si bien la escuadra de guardacostas había sufrido los castigos de la guerra, al igual

¹¹⁹⁷ *Estado General de la Real Armada...* pp. 153-157.

¹¹⁹⁸ AGM, Expediciones, 43. Estado de los oficiales de guerra del Apostadero. Cartagena de Indias, 29 de junio de 1808.

que los grandes navíos de la Real Armada, al menos estas unidades medianas y pequeñas durante el reinado de Carlos IV sí se fueron sustituyendo por otras de nueva construcción que contaron con las características más adecuadas y modernas de la época para cumplir su labor.

No obstante, los guardacostas de Cartagena de Indias no resultaron inmunes a las consecuencias de la invasión napoleónica a la Península Ibérica.¹¹⁹⁹ Los altos funcionarios hispanos, obligados por las circunstancias, descuidaron los asuntos americanos para atender a los vitales europeos. Como resultado de la guerra los “aliados” británicos tuvieron cierta libertad de acción en los mares. Aunque se declararon afectos a la causa española, no dejaron de seguir aplicando las mismas estrategias de los conflictos bélicos anteriores. La crisis la aprovecharon especialmente para prender la revolución en Hispanoamérica, porque sabían que de esta manera la prestigiosa Real Armada no tendría ninguna posibilidad de resurgir por medio de un cambio de rumbo en la política del Estado, y lograrían fácilmente el aniquilamiento definitivo del Imperio Español.

Asimismo, con el fin de las hostilidades inglesas bajó considerablemente la presión bélica sobre los guardacostas de Cartagena de Indias, pero no su carga de trabajo. El diverso personal del Apostadero aprovechó la relativa calma para requerir a la institución cambios de destino,¹²⁰⁰ recomendaciones,¹²⁰¹ solicitud de grados militares,¹²⁰²

¹¹⁹⁹ “... la invasión napoleónica funcionó como una especie de mecha de ignición que detonó una gran carga explosiva que se había ido acumulando a lo largo de muchos años y aun de varios siglos. En mi opinión era inevitable que dicha carga terminara explotando antes o después y aprovechando una circunstancia u otra.” Pablo Emilio Pérez-Mallaína, “El impacto en América de la guerra de Independencia española”, en *Revista General de Marina*, Madrid, Cuartel General de la Armada, agosto-septiembre 2009, t. 257, p. 216.

¹²⁰⁰ AGM, Cirujanos, 2898/42. Oficio de Francisco Dalmau para el rey. Solicita se le asigne un destino en el Apostadero y no en los buques debido a sus achaques o bien concederle el retiro. Cartagena de Indias, 25 de enero 1810.

¹²⁰¹ AGM, Cirujanos, 2898/107. Certificado de Miguel Antonio Irigoyen recomendando al médico cirujano de la Real Armada don Antonio Muñoz de Sotomayor. Cartagena de Indias, 7 de octubre de 1809.

ascensos,¹²⁰³ e incluso hubo que atender peticiones voluntarias de oficiales que deseaban trasladarse a España para combatir contra la invasión napoleónica.¹²⁰⁴

El armisticio conseguido con Inglaterra también acarreó como consecuencia una disminución del gasto naval de Cartagena de Indias. Después de haberse aprobado en 1808 la cantidad de 350.094 pesos, se pasó en 1809 a la de 234.434 pesos de consignación para los guardacostas más 17.600 pesos para los suministros de la Marina de buques sueltos, lo que sumó un total de 252.034 pesos.¹²⁰⁵ Esto significó una rebaja de 98.060 pesos equivalentes al 28% del presupuesto anual.

La nueva guerra declarada a Francia en 1808 no incidió en Cartagena de Indias igual que la recién finalizada con Inglaterra. Los franceses con la pérdida de Santo Domingo, por la Revolución Haitiana de 1804, disminuyeron su capacidad operativa y área de influencia en el Caribe, por lo cual no se hallaban con las mejores condiciones para mantener asedios o ataques continuos sobre los Apostaderos españoles, tal y como lo habían hecho entre 1793 y 1795. También se debe tomar en cuenta que los galos al mismo tiempo debían combatir contra los ingleses, quienes sí contaban con fuerzas suficientes para mantener ofensivas constantes sobre sus colonias, como podían ser las islas Martinica, Guadalupe o la Guyana Francesa ubicada cerca de Trinidad.

En este teatro de operaciones descrito anteriormente, los marinos ya habiendo jurado lealtad y obediencia a la *Junta Defensora de los Derechos de Fernando VII*, continuaron en sus guardacostas realizando servicios de

¹²⁰² AGM, Pilotos, 3389/37. Borrador para el director general. Informa sobre los méritos contraídos por el piloto particular don Miguel Patiño, quien quedó manco en un combate. Sin lugar, 8 de enero de 1810.

¹²⁰³ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/1209. Oficio de Félix Tejar para el excelentísimo señor don Nicolás María de Sierra. Informa sobre la solicitud de ascenso que hace al rey doña Josefa Espejo, en favor de su esposo el teniente de navío don Nicolás de Toro. Cádiz, 6 de agosto de 1810.

¹²⁰⁴ AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/979. Relación de servicios del teniente de fragata don Diego Quedo y Alvarado, natural de Santa Cruz en las montañas de Santander. Abordo del bergantín “Palomo”, 10 de septiembre de 1810. “Pasó a tomar el mando de la goleta “Aragonesa” por octubre de 1808 hizo el viaje al Batabanó y a su vuelta pasó oficio al comandante pidiéndole permitirse pasar a España para servir en las actuales circunstancias...”

¹²⁰⁵ AGI, Santa Fe, 1096. Estado de la real caja de Cartagena de Indias.

transporte para poner en marcha la logística del Apostadero y la ciudad, efectuando cruceros para combatir el contrabando nacional y extranjero, además de proteger las costas neogranadinas de cualquier ataque francés. Empero, estas condiciones cambiaron a partir del 11 de noviembre de 1810,¹²⁰⁶ cuando Cartagena de Indias, tomó la decisión política de separarse definitivamente de España y comenzó un proceso emancipador, obligando a la sociedad donde se encontraban los oficiales de la Real Armada¹²⁰⁷ con sus guardacostas, a tomar parte en uno de los dos grupos formados: los que se hallaban a favor de la ruptura, y los que no. La decisión concluyó enrolando a los militares a combatir a favor del bando separatista-republicano o restaurador-monárquico.¹²⁰⁸

¹²⁰⁶ En torno al tema de la independencia existe abundante y diversa bibliografía. No obstante, se recomienda consultar: Eduardo Pérez O., *La guerra irregular en la independencia de la Nueva Granada y Venezuela, 1810-1830*, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 1982; Haroldo Calvo Stevenson, *Cartagena de Indias en la independencia*, Cartagena de Indias, Banco de la República, 2011; Heraclio Bonilla (Editor), *Indios, negros y mestizos en la independencia*, Bogotá, Editorial Planeta, 2010; Jorge Pallares Bossa, *La independencia de Cartagena de Indias en el contexto de la ilustración*, Cartagena de Indias, Unicolombo, 2012; Juan Zapata Olivella, *El grito de independencia de Cartagena; ó, Los mártires de Cartagena de Indias*, Cartagena de Indias, Imprenta Departamental de Bolívar, 1961; y Rafael Gómez Hoyos, *La independencia de Colombia*, Madrid, Mapfre, 1992.

¹²⁰⁷ “Todavía en 1808 el Cuerpo de Oficiales de la Armada, en especial el Cuerpo General, constituía una de las corporaciones más brillantes de España, por no decir la que más. Y ello debido a la calidad y cantidad de conocimientos profesionales, militares y científicos que la mayoría de sus miembros poseían.” Mariano Juan y Ferragut, “La Marina en 1808...”, p. 51.

¹²⁰⁸ “... la Armada española había luchado ininterrumpidamente en las posesiones ultramarinas españolas durante las guerras de emancipación, casi siempre con escasísimos recursos, con fuerzas navales más de fortuna que de escuadra y combatiendo en tierra, en ocasiones con notable éxito.” José María Blanco Núñez, “La Armada española y sus oficiales durante las guerras de emancipación americanas”, en *Revista General de Marina*, Madrid, Cuartel General de la Armada, agosto-septiembre 2009, t. 257, p. 247.

CONCLUSIONES



La presente tesis se inició a partir de la siguiente hipótesis: **El sistema empleado entre 1788 y 1808 para el resguardo marítimo de Cartagena de Indias resultó totalmente eficaz, sostenible y adaptado a las necesidades locales.** La validez de la suposición establecida como base de la investigación se confirmó a través del análisis de diversas circunstancias en las cuales los guardacostas comandados por oficiales de la Real Armada demostraron ser los más adecuados para defender las costas de la gran ciudad amurallada, al igual que el resto del litoral del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, de los asedios y ataques de fuerzas navales holandesas, francesas y británicas. También, se emplearon con el fin de combatir el contrabando efectuado por el mar, por los enemigos y la población local, que tanto daño le causó a la Real Hacienda en su conjunto.

Aunque es sobradamente conocida la importancia del complejo sistema defensivo de fortificaciones de piedra de Cartagena de Indias, para blindar tanto a la ciudad como al Virreinato en su conjunto, se han ignorado por mucho tiempo los valiosos aportes tácticos proporcionados por su escuadra de guardacostas de la etapa virreinal. Los comandantes generales del Apostadero administraron adecuadamente el arma naval, y podía decirse que, a semejanza del arconte y general ateniense Temístocles, supieron también interpretar correctamente el enigmático oráculo de Delfos que aconsejaba: *“confiad en las murallas de madera”*, que no era otra cosa que una flota de barcos de guerra bien armados y organizados para defender a Grecia durante la segunda Guerra Médica (480-479 a.C.), con la cual, finalmente, derrotaron a los invasores persas.

El mando de las *“murallas de madera”* de Cartagena de Indias, es decir de sus guardacostas, a partir de la refundación del Virreinato se alternó en varias ocasiones, entre los profesionales de la Marina de Guerra y corsarios particulares. No obstante, a partir del año 1788 se consolidaron definitivamente bajo la dirección de los oficiales de la Real Armada, después de un proceso de ensayo y error vivido a través de diversos

cruceros, combates y defensas, contra los principales enemigos de España. La escuadra estuvo integrada por embarcaciones de mediano y pequeño tamaño propiedad del rey. La decisión estratégica definitiva no fue fácil de tomar desde la metrópolis, pues existieron diversos grupos de poder que tuvieron interés en expulsar del servicio a los marinos, entre los cuales se hallaron los comerciantes congregados en el Consulado de comercio, los gobernadores de la ciudad e incluso los propios virreyes neogranadinos pertenecientes al cuerpo militar del Ejército.

Llegado el ocaso de la decima octava centuria, la superioridad evidente de la Marina de Guerra británica, les dejó claro a las altas autoridades peninsulares que la forma más adecuada de salvaguardar las costas de sus ataques fue empleando elementos sutiles bajo el control del Estado. Y aunque los barcos del resguardo no servían para mantener las vitales rutas transoceánicas, de lo cual se encargaban los grandes navíos y fragatas, sí eran adecuados para conservar libres de enemigos los “camino” marítimos cercanos a la costa y actuar como primera línea defensiva de la misma.

El sistema de guardacostas de Cartagena de Indias, además de ser eficiente también resultó ser sostenible desde el punto de vista económico. Su vital objetivo militar de defender las costas del Virreinato del Nuevo Reino de Granada estuvo combinado con las funciones de combatir el fraude fiscal y prestar apoyo al comercio marítimo local a través de convoyes que les garantizaban seguridad. Estas acciones, en consecuencia contribuían a dinamizar la economía de la región, generando múltiples transacciones de compra y venta por las cuales la Real Hacienda percibía considerables ingresos por medio del cobro de impuestos, formalización de contratos, cambios de titularidad de bienes muebles e inmuebles, pago de paso de alcabalas, remate de presas de mar, entre otras medidas recaudatorias.

Todas las circunstancias anteriormente señaladas, hacen ver como el sistema de guardacostas contribuyó a generar riquezas suficientes para

mantenerse por sí mismo sin la necesidad de depender de ayudas de las cajas reales de otras unidades político-administrativas, y sin peligro de mermar los recursos estatales de Cartagena de Indias. En términos porcentuales, durante el período comprendido entre 1788 y 1808, la salvaguarda naval neogranadina ocupó una segunda posición, entre las tres más importantes del gasto militar de la ciudad amurallada. Estuvo por debajo de las tropas de tierra y por encima de las obras de fortificación.

Los ingresos de la real caja de la provincia de Cartagena de Indias, en el tiempo estudiado, sumaron 51.857.800 pesos, de los cuales 15.167.574 pesos equivalentes al 29,25% del total, se utilizó en gastos de seguridad y defensa. El Ejército o tropas veteranas, consumieron 7.290.253 pesos, representando un 14,06%. El gasto naval alcanzó la cantidad de 5.157.790 pesos, y constituyó un 9,95%. De esta cantidad la partida destinada a los guardacostas suponía 4.447.199 de pesos, estableciendo un 8,58% del presupuesto de la ciudad durante los veintiún años estudiados.

El tercer sector castrense que requirió una regular pero modesta cantidad de dinero para su mantenimiento fue el de las fortificaciones de la plaza, construidas en su mayoría en años anteriores. En ellas se invirtieron durante el tiempo señalado 1.211.349 pesos, equivalentes al 2,34% del total del presupuesto militar. El resto, es decir los 1.508.182 pesos se empleó entre lo suministrado a los gastos de la *Expedición del Darién*, milicias, obras de artillería, montepío militar, Estado Mayor, utensilios de luz y vestuario militar. Las cifras permiten afirmar que el servicio de salvaguarda marítima resultó ser muy barato en comparación a la imprescindible labor prestada por la institución.

Desde una perspectiva estrictamente militar, los guardacostas sirvieron como una especie de escuela-práctica para que los jóvenes oficiales de la Real Armada afinaran sus conocimientos relativos al mando, navegación y combate. Los comandantes de las embarcaciones estuvieron obligados a tomar en cuenta durante la navegación las órdenes

particulares dadas por el comandante general más las generales plasmadas en las *Ordenanzas Navales*. No obstante, cuando tenían que combatir en el mar gozaron de cierta libertad de acción. Las tácticas efectuadas por los marinos se caracterizaron por ser dinámicas y diversas, generalmente actuaron según cada circunstancia particular con un porcentaje de aciertos bastante elevado.

Los comandantes de los guardacostas cuando se hallaban navegando, durante las acciones defensivas u ofensivas, emplearon diversas estrategias relativas a las formaciones y movimientos de las embarcaciones para el combate, es decir, pudieron valerse de sus iniciativas. Esta situación cambiaba cuando transcurría el tiempo y pasaban a comandar unidades de mayor porte, donde las normas eran más rígidas y los combates se desarrollaban con una inmutable línea de combate, que consistía en organizar con los barcos una fila lo más cerrada posible, con el fin de emplear toda la artillería de uno de los costados contra los enemigos que generalmente hacían lo mismo.

La Real Armada superó la tradicional concepción táctica después de sufrir muchas derrotas infligidas por las fuerzas británicas, las cuales a partir del siglo XIX comenzaron a emplear maniobras envolventes y novedosas que destrozaban las convencionales formaciones adversarias haciéndolas vulnerables. Es de destacar que la citada forma de combatir era similar a la efectuada por los jóvenes comandantes de los guardacostas de Cartagena de Indias cuando se enfrentaban contra embarcaciones superiores a las suyas.

Con el caso de la pérdida de la estratégica isla de Trinidad en 1797, se demuestra que la inexistencia de guardacostas comandados por oficiales, pese a la presencia de grandes navíos, hacía vulnerable la defensa de las costas. Y viceversa, en el ataque a Cádiz por la poderosa escuadra del contralmirante Horatio Nelson en el mismo año, las “*fuerzas sutiles*”, en su mayoría lanchas cañoneras, organizadas por el teniente general don Joseph de Mazarredo resultaron muy efectivas para

salvaguardar la costa. Estos dos ejemplos opuestos permiten preguntarnos ¿Qué hubiera pasado si en los territorios perdidos por ataques navales hubiera existido este tipo de resguardo?. Posiblemente se fueran impedido sus ocupaciones militares, evitándole una serie de daños colaterales de carácter estratégico al Imperio Español.

En relación a la realidad naval americana, más concretamente la de los modernos guardacostas de Cartagena de Indias, se puede afirmar que no fue un fiel reflejo de la situación sufrida por la envejecida flota de grandes buques de guerra de la Real Armada en los inicios del siglo XIX. La relativa autonomía económica y de toma de decisiones que le confería al Apostadero las *Ordenanzas Navales* de 1793, las diligentes gestiones de sus oficiales más experimentados, sumadas a las reformas navales emprendidas por don Manuel Godoy a partir de 1802, le garantizó llevar a cabo el cumplimiento de sus funciones y la conservación de la escuadra con pocas variaciones, pese a los esfuerzos enemigos por capturarla o destruirla. Es decir, mientras las flotas de grandes navíos y fragatas de España atravesaban por una etapa de decadencia, las embarcaciones del resguardo naval gozaron de buena salud.

En cuanto a las reformas navales emprendidas por el generalísimo don Manuel Godoy, concretamente la relativa a la *“Instrucción para gobierno de los bajeles de su majestad guardacostas de Indias”* publicada en octubre de 1803, la cual contemplaba que todos los guardacostas del Imperio Español debían estar bajo el mando de oficiales de la Real Armada, fue en buena parte una decisión tomada como consecuencia de las excelentes noticias llegadas a sus oídos de las diversas actuaciones del sistema de salvaguarda naval implantado en Cartagena de Indias, que en aquel entonces tenía funcionando alrededor de catorce años.

Con la medida señalada se delegó la seguridad y defensa de todas las costas de la Corona española a los profesionales de la Marina de Guerra, negándole la participación en tan importante labor a los grupos de mercenarios contratados por la Real Hacienda para efectuar el corso y

actuar como guardacostas de las diversas unidades político-administrativas del rey. Esta política de Estado se comenzó a generalizar por el resto de los países del mundo y se mantiene en la actualidad.

*

Después de haber tratado sobre las conclusiones directas de la hipótesis del trabajo de investigación histórica, se pasará a dar respuestas a la serie de incógnitas también planteadas al comienzo del estudio. La primera pregunta que se realizó es:

¿Por qué era importante la salvaguarda marítima del Virreinato del Nuevo Reino de Granada?

El resguardo naval neogranadino era importante por diversas razones, entre ellas destacan: su posición geográfica que hace colindar su fachada Norte con la del Sur del Mar Caribe, por cuyo frente pasa la ruta de los vientos y corrientes marítimas provenientes del Este, las cuales van con dirección Oeste y Noroeste hasta alcanzar el Golfo de México y las Antillas mayores, retornando nuevamente hacia el continente europeo. Estos hechos convierten a la zona en un lugar de importante valor estratégico para la navegación a vela.

Empero, no solamente la dilatada franja del Caribe que bañaba a Nueva Granada (mar territorial) resultó importante. También su costa actuó como la primera línea defensiva por donde se podía ingresar al Sur de la región, e incluso acceder a los ricos Virreinos del Perú y Río de la Plata. Al igual que se consideró una puerta de entrada asimismo lo era de salida, es decir, fue de vital importancia para España controlar tanto el territorio como el mar, porque a través de las rutas terrestres y marítimas se transportaban cuantiosas cantidades de dinero, piedras y metales preciosos, diversos productos americanos y materias primas. Igualmente, esas vías de comunicación se emplearon para proveer a las posesiones ultramarinas de productos europeos.

Además de ser primordial para el gobierno del Virreinato protegerse su mar adyacente con el fin de tener acceso a las rutas marítimas caribeñas, trasatlánticas, y defender su territorio de ataques o fraudes fiscales, también lo fue para emplearlo como vías de accesos entre diversas ciudades y pueblos costeros, por donde se transportaron diversos productos y alimentos para abastecerse y generar riquezas. Dicho de otro modo, era un importante medio usado por el comercio de la unidad político-administrativa que le garantizó el sustento diario a una cantidad importante de su población, herramientas de trabajo, medicinas, entre muchas otras cosas.

La principal plaza fuerte del Virreinato, Cartagena de Indias, se situó en un espacio que la convertía en un lugar estratégico. Su geografía le proporcionó un puerto natural protegido por las propias formas geológicas de la superficie terrestre, las cuales además eran idóneas para ser fortificadas. Dichas condiciones la convirtieron en un lugar apropiado para albergar la escuadra de guardacostas encargada de defender su dilatado litoral. Asimismo, su Apostadero se encontró casi equidistante de sus fronteras del Este y Oeste. No obstante, a sotavento podían acudir en un tiempo relativamente corto, como consecuencia de las corrientes y vientos a favor, a auxiliar sobre todo sus áreas más críticas: la del Darién y sus alrededores, muy codiciadas por los ingleses, que lograban bajar navegando desde Jamaica con relativa facilidad.

La zona del Darién e istmo de Panamá durante mucho tiempo estuvo bajo la mira de los británicos, debido a la cercanía de este territorio con el Océano Pacífico, considerado de un alto valor estratégico por la *Royal Navy*, la cual veía la posibilidad de encontrar una salida o construirla con el objetivo de conectar las dos orillas. A esta circunstancia se le sumó que el grueso de los productos y alimentos provenientes del interior del Virreinato se transportaban a través de varios ríos de la zona señalada, con sus desembocaduras en el Mar Caribe, fundamentales para aprovisionar a Cartagena de Indias. Además, al Sur de aquel espacio

geográfico se encontraban las minas de metales, piedras preciosas y un importante reservorio de maderas útiles para la industria naval. Estas razones obligaron a los guardacostas a centrar sus esfuerzos en las costas del Oeste, más que en las del Este, generándose una tendencia operacional.

Por último, el control del mar del Virreinato del Nuevo Reino de Granada también le garantizó a su gobierno y población una importante fuente de riqueza. En sus aguas existía la posibilidad de explotar una abundante y variada pesca que se complementaba con la captura de mariscos, moluscos, crustáceos, entre muchas otras especies susceptibles de ser empleadas como alimentos frescos e igualmente para ser conservados.

¿Qué clases de barcos fueron los más adecuados para la protección de las costas?

Con la refundación del Virreinato del Nuevo Reino de Granada (1739) y el final de las actividades de la Armada de Barlovento (1749), se hizo imperativo contar con un medio naval que se encargara de salvaguardar el dilatado litoral de aquel territorio: un sistema de guardacostas. Posiblemente en un principio las autoridades peninsulares y virreinales pensaron que los grandes barcos, como eran los navíos y fragatas a semejanza de la escuadra suprimida, serían los más adecuados para proteger de los enemigos y el comercio ilícito aquel dilatado litoral.

No obstante, a través del ensayo y error se fueron definiendo *los pros y los contras* de la decisión tomada. Entre las razones que hicieron cambiar de idea a los responsables del resguardo naval se hallaron el alto costo de dinero requerido para mantener una flota formada por buques de gran envergadura, los cuales necesitaban numerosas tripulaciones para poder operar y reparaciones costosas. Otro importante motivo era la imposibilidad de acercarse a las calas y abundantes escondrijos del litoral neogranadino, por el alto peligro de encallar los barcos. Además, por sus enormes tamaños y pesos, eran más lentos que los pequeños y livianos

empleados por los contrabandistas a mediados de la decimoctava centuria, dificultando sus capturas.

Superada la primera experiencia de las grandes naves se intentó crear una escuadra que además de contar con ellas también lo hiciera con otras de menor tamaño, como fueron los jabeques, empleados con mucho éxito en las costas del Mediterráneo español cumpliendo las funciones de guardacostas. No obstante, la configuración de la flota aún no resultaba adecuada para el resguardo de las costas del Virreinato del Nuevo Reino de Granada.

Los navíos siguieron siendo inútiles y costosos para patrullar el litoral y se mantenían más amarrados en el Apostadero que navegando, causándoles un deterioro a sus cascos por el sólo hecho de su inactividad y negándoles la posibilidad de ser empleados en otras comisiones acordes a sus capacidades. Mientras los veloces jabeques, por haber sido contruidos con características exigidas por la costa Este de la Península Ibérica y no con el fin de aguantar las fuertes mareas y vientos del litoral neogranadino, comenzaron a sufrir constantes averías, hasta llegar a ser considerados inútiles para el Mar Caribe.

Con el establecimiento definitivo de los oficiales de la Real Armada en el Virreinato del Nuevo Reino de Granada, se decidió a partir de 1788, los tipos de embarcación que más convenían para ser empleadas como guardacostas, en base a las experiencias de más de medio siglo. Para ello, se tomó en cuenta el complejo escenario geopolítico de la época, las condiciones económicas del Apostadero y la idoneidad de los barcos para cubrir las necesidades de seguridad y defensa existentes en aquel momento histórico.

En consecuencia los tipos de barcos empleados por los oficiales de la Real Armada como guardacostas de Cartagena de Indias entre los años 1788 y 1808 se puede afirmar que fueron muy diversos. En orden descendente, según su porte, se hallaron: fragatas, bergantines, paquebotes, balandras, goletas, pailebotes, balauxes, faluchos, lanchas

cañoneras, bombardas, falúas, galeotas, esquifes y botes. Empero, desde el punto de vista cuantitativo, gracias a los promedios logrados a través de los cálculos efectuados con base a los datos documentales de la investigación, se sabe que en primer lugar hubo predilección por usar en el servicio de salvaguarda las goletas, en segundo las lanchas cañoneras, en tercero las balandras y en cuarto los balauxes.

¿Qué tipo de defensa naval se consideró la más conveniente: la realizada por individuos particulares con amplia experiencia en el conocimiento de las costas con sus barcos privados o estatales, o la del Estado a través de su personal militar con “*fuerzas sutiles*” pertenecientes al rey?

Posteriormente a la trascendental defensa de Cartagena de Indias realizada por el teniente general de la Real Armada don Blas de Lezo, contra la invasión del almirante ingles Edward Vernon en 1741, los oficiales de Marina se mantuvieron en la plaza hasta mediados del año 1742, cuando el virrey don Sebastián de Eslava le pidió al rey retirarlos por los abultados gastos que causaban a la Real Hacienda y su innecesaria presencia. Volviendo de esta forma a recaer la responsabilidad del resguardo naval en manos del gobernador de la ciudad y corsarios particulares.

A partir del periodo anteriormente señalado y hasta el año 1788 existió una constante lucha de poder entre los oficiales de la Real Armada por un lado, y el gobernador de Cartagena de Indias, virrey de Nueva Granada y corsarios particulares por el otro, con el objetivo de asumir la responsabilidad de salvaguardar las costas del Virreinato. Es decir, durante los cuarenta y seis años alternaron en diversas ocasiones el mando de los guardacostas entre los profesionales de la Marina y los mercenarios dependientes de la Real Hacienda.

Los corsarios particulares, tanto con guardacostas de su propiedad como con los pertenecientes al rey, se caracterizaron por ser

aparentemente más económicos para la Real Hacienda que cuando las embarcaciones eran comandadas por los oficiales de la Real Armada. Este argumento lo usaron con frecuencia los gobernadores de Cartagena de Indias y virreyes de Nueva Granada pertenecientes al gremio de los Reales Ejércitos para quitarle el mando a la Marina.

También se empleó como razonamiento para intentar demostrar lo adecuado que eran los mercenarios el argumento de ser hombres acostumbrados a padecer las incomodidades del mar en embarcaciones pequeñas. Mientras los profesionales castrenses fueron tildados de poco resistentes al fatigante trabajo del corso, por estar adaptados al lujo y a navegar en los grandes y cómodos bajeles. Y por último, las autoridades e individuos del comercio, contrarios a los militares, pretendieron generar una matriz de opinión dirigida a descalificar a los oficiales de la Real Armada frente a los corsarios particulares que supuestamente resultaban ser más eficientes combatiendo el contrabando. Dicha tesis quedó refutada cuando se compararon las cantidades de presas realizadas por ambos grupos.

Las causas de fondo que impulsaron a los mandatarios del Virreinato y a los corsarios particulares a disputarse con los oficiales de la Real Armada el dominio de los guardacostas de Cartagena de Indias fueron el interés de manejar los sustanciosos presupuestos que se entregaban anualmente al sector. Con ellos, además de pagar los sueldos a los hombres contratados, también se realizaban compras de diversos víveres, materiales para el mantenimiento y reparación de los barcos e incluso se podían convenir servicios afines. Al jefe del resguardo, este trabajo le proporcionaba prestigio, poder y la posibilidad de ver incrementados sus ingresos económicos en poco tiempo y de una manera fácil.

Los corsarios particulares, además de asumir el resguardo marítimo como un trabajo, siempre tuvieron la esperanza de obtener interesantes ganancias de forma rápida a través del apresamiento de un barco enemigo

que llevara un cargamento valioso. Carecían de una formación académica, sus conocimientos se fundamentaron en el empirismo, y las cualidades de ellos solamente los hacían aptos para combatir a otros hombres de sus mismas condiciones. En definitiva, su único aliciente era el deseo del lucro.

Por el contrario, los oficiales de la Real Armada, en general y a diferencia de los mercenarios, tuvieron una formación académica para la guerra naval, un alto concepto del espíritu militar, un sentido de Estado y hasta su honor comprometido en la empresa. En conclusión, los diversos conflictos geopolíticos en que se vio involucrada España a finales del siglo XVIII y principios del XIX, exigieron una defensa costera de mayor calidad a la proporcionada por los grupos irregulares. Indudablemente esta era la realizada por el personal castrense con las “*fuerzas sutiles*” del rey, porque además de luchar con superioridad contra otros corsarios particulares y contrabandistas, igualmente contaron con los conocimientos y medios bélicos para enfrentarse a unidades de una Marina de Guerra poderosa, como lo era la *Royal Navy*.

¿Quiénes, cómo y con qué hombres se organizó el resguardo marítimo de las costas?

Cuando la salvaguarda naval estaba bajo la responsabilidad de hombres con intereses privados los planes y organización del sistema, según la experiencia práctica, los podían formular el gobernador de Cartagena de Indias, el virrey del Nuevo Reino de Granada o el jefe de los corsarios particulares. El proyecto se preparaba por escrito, era evaluado por las altas autoridades señaladas y finalmente se enviaba a España para recibir la real aprobación o negación, según los criterios de los asesores del monarca. En el caso de conseguir el beneplácito, los mandatarios o líderes de los mercenarios, se encargaban de seleccionar a sus hombres de confianza con experiencia en la navegación para nombrarlos capitanes de las embarcaciones, al igual que el resto de las tripulaciones.

Por otro lado, el resguardo marítimo efectuado por los oficiales de la Real Armada, protagonistas de la presente investigación, se organizaba bajo los criterios del comandante general del Apostadero designado por el rey. Empero, aunque cada jefe militar podía tener juicios particulares para efectuar su gestión, sus decisiones o maneras de proceder no eran arbitrarias, sino que se regían por las normas plasmadas en las *Ordenanzas Navales* y las directrices encomendadas por el rey.

Las principales responsabilidades de los comandantes generales eran participar en las operaciones relacionadas con armar o desarmar las embarcaciones, administrar y decidir en los asuntos económicos del Apostadero, formar las instrucciones de cruceros y comisiones con arreglo a las órdenes de su destino, establecer el reemplazo de las tripulaciones y mantener los puertos secundarios en buena disposición. Asimismo, podía hacer tomar las armas a la tropa de infantería y artillería de su mando para embarcarse y desembarcar. En momentos de amenaza crítica el gobernador estaba obligado a prestarle todos los recursos solicitados sin obstaculizar.

Para poner en marcha toda la compleja maquinaria del resguardo marítimo se emplearon una cantidad significativa de personas de diversas profesiones y procedencias. La dotaciones de los guardacostas generalmente, además de los oficiales de la Real Armada que actuaron como comandante y segundo de a bordo, estuvo conformada por contadores, maestros, capellanes, cirujanos, maestros de víveres, oficiales de mar de todas las clases, artilleros, marineros, grumetes, pajes, tropa de guarnición, alguaciles de agua y los criados de los oficiales. Mientras que la maestranza de matriculados necesitó los servicios de carpinteros, aserradores, calafates, herreros, pintores, albañiles, torneros y veleros (fabricantes de lonas para las velas). Conjuntamente con todos los oficios mencionados también existieron doctores en derecho para encargarse de la Auditoría de Marina y Matrícula, ingenieros y escribanos, entre otros.

¿Cuál de los dos tipos de defensa le convenía más a su majestad desde el punto de vista económico?

Los detractores de los oficiales de la Real Armada siempre emplearon en sus argumentos el factor económico. Es decir, además de empañar el trabajo realizado por los profesionales del Estado, persistentemente intentaron hacer creer que el resguardo naval efectuado por los corsarios particulares dependientes de la Real Hacienda era más barato y eficiente. No obstante, las afirmaciones de los contrarios a los marinos pierden toda su validez cuando se observan las asignaciones presupuestarias anuales que percibieron cada uno de los grupos.

Sí se compara el costo concreto de los corsarios particulares de Caracas, consolidados desde 1784 hasta 1787 para encargarse del resguardo naval del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, con el de los oficiales de la Real Armada que los sustituyeron a partir de 1788, se puede observar que los mercenarios en el período de cuatro años consumieron un presupuesto de 813.919 pesos. Mientras los marinos en el inicio de la implantación de su modelo de salvaguarda, en el mismo lapso de tiempo necesitaron 789.454 pesos, es decir 24.465 pesos menos.

Las cifras dejaron claro que los corsarios particulares consumían más recursos financieros que los oficiales de la Real Armada en la tarea común de salvaguardar las costas del Virreinato del Nuevo Reino de Granada. Asimismo, el jefe de los mercenarios, capitán de mar y guerra don Juan Álvarez Veriña, durante su gestión en Cartagena de Indias demostró incompetencia, pese a gozar de facultades ilimitadas en su trabajo, lo cual en consecuencia lo llevó a cometer excesos de poder.

Los corsarios particulares no fueron muy conocedores y menos aficionados a las *Ordenanzas Navales*, las amplias facultades concedidas por el rey para su trabajo les permitió crear una con sus propios criterios, que los autorizaba a armar barcos a su antojo, dotarlos de pertrechos, tropa y gente, realizar transbordos y consumos según les dictara su voluntad. Además, se propasaron dando licencias, no suministraron la información

de sus actividades a la Contaduría en su debido tiempo, no se preocuparon por dar parte de la muerte de sus miembros, desertiones y novedades surgidas en el servicio. Tampoco mostrar subordinación en los puertos ni fuera de estos más que a la autoridad del virrey.

Todas las demasías señaladas anteriormente, sumadas a la ignorancia e indisciplina de los corsarios particulares generaron serios trastornos en la cuenta y razón de los guardacostas de Cartagena de Indias. La mala gestión de estos individuos acrecentaron los presupuestos del resguardo marítimo. Incorporaron al servicio un excesivo número de embarcaciones artilladas que posteriormente se consideraron inservibles por los expertos, aumentando innecesariamente el gasto. Los hechos analizados dejaron claro que a los intereses del rey le convenía implantar en el Virreinato del Nuevo Reino de Granada un sistema de salvaguarda naval dirigido por los oficiales de la Real Armada, el cual además de ahorrarle dinero mejoraría con creces la calidad de la seguridad y defensa, tan necesaria a finales del siglo XVIII e inicios del XIX en aquella zona.

¿Cuándo y cómo se usó el sistema de guardacostas?

El sistema de guardacostas dirigido por los oficiales de la Real Armada se empleó durante todo el período estudiado 1788-1808. En los tiempos de paz patrullaron el litoral del Virreinato del Nuevo Reino de Granada para combatir el contrabando inglés, francés y holandés básicamente. Además cumplieron la misión de estimular el comercio marítimo, escoltando a embarcaciones mercantes de la región, lo cual beneficiaba directamente a la Real Hacienda. Asimismo, fueron muy útiles para el traslado de tropas y pertrechos entre las plazas marítimas, es decir también apoyaron logísticamente a sus compañeros de armas ubicados en tierra al igual que a las fuerzas del Ejército y Milicias.

En el lapso de tiempo, objeto del análisis, ocurrieron tres importantes conflictos bélicos en los cuales se vio involucrada España y como consecuencia todos sus reinos ultramarinos también, con especial

atención a los que tenían acceso al Mar Caribe. Las guerras fueron contra las siguientes potencias europeas: la efectuada a Francia entre 1793 y 1795 como consecuencia de la Revolución Francesa. Y las dos siguientes con Inglaterra que le disputaba la hegemonía, la primera desde 1796 hasta 1802, y por último la segunda de 1804 a 1808.

El sistema de guardacostas, en los tiempos de guerras señalados anteriormente, prestó un servicio militar de primer orden, debido a que todas las agresiones extranjeras efectuadas contra el Virreinato del Nuevo Reino de Granada solamente podían llegar por el mar. Las embarcaciones del resguardo naval además de defender el territorio de bloqueos y ataques durante los conflictos bélicos, también jugaron un papel fundamental garantizándoles el suministro de víveres y pertrechos provenientes del exterior y del interior del territorio a las plazas marítimas.

El sistema de guardacostas de Cartagena de Indias durante la guerra contra la Francia revolucionaria continuó combatiendo el contrabando en las costas neogranadinas. Protegió a los barcos mercantes de los ataques de los indios rebeldes manipulados por los británicos, mientras navegaban por el río Atrato de la provincia del Chocó y golfo de Urabá, con el fin de fomentar el comercio de aquella importante zona que proveía de alimentos a la ciudad amurallada. Además, el comandante general del Apostadero don Joaquín de Cañaveral colaboró solicitando fragatas de guerra a La Habana para encargadas del correo marítimo, al cual los corsarios franceses le habían declarado la guerra por ser objetivos fáciles de capturar, rentables debido al dinero que solían transportar y vitales para la comunicación regional y trasatlántica.

Las embarcaciones del resguardo naval además de mantener alejados a los corsarios galos del litoral neogranadino, también colaboraron en conservar el orden interno del Virreinato, que se vio afectado por los postulados filosóficos de la Revolución Francesa. Los comandantes de los guardacostas se encontraron en estado de acuartelamiento en sus barcos anclados en el Apostadero, con todas sus

dotaciones a mediados de 1795, ante la posibilidad de que se sublevara Cartagena de Indias o cualquier otra plaza costera, con el objetivo de acudir a combatir y tomar el control inmediatamente. También tuvieron preparadas comisiones para solicitar apoyo militar a las plazas de Santo Domingo y La Habana. Asimismo, contribuyeron en el importante trabajo logístico de movilizar tropas, pertrechos y avituallamientos para las mismas.

El sistema de guardacostas de Cartagena de Indias en el primer conflicto contra Inglaterra tuvo más exigencias y retos que en el efectuado contra la Francia revolucionaria. Las fuerzas navales británicas asignadas a Jamaica fueron muy superiores a las apostadas en las colonias de los galos en el Caribe. En esta ocasión la salvaguarda neogranadina se enfrentó a una guerra de corso muy activa que tenía el objetivo de destruir el comercio nacional apresando a sus embarcaciones mercantes, bloqueando sus principales puertos y rutas marítimas, realizando diversos amagos y ataques de divisiones tanto de mercenarios como de la poderosa *Royal Navy*. No obstante, los barcos enemigos no consiguieron causar tantos daños materiales gracias a la labor de los oficiales de la Real Armada, pero sí afectaron el comercio lícito con el incremento del contrabando y los gastos de defensa locales.

Los guardacostas de Cartagena de Indias pese las presiones exógenas para acelerar su desgaste y deterioro producido por el conflicto bélico, no dejaron en ningún momento de auto regenerarse con el fin de conservar la integridad político-territorial del Virreinato neogranadino. Las unidades navales funcionaron como un importante complemento defensivo móvil de las grandes y complejas infraestructuras terrestres fijas.

Debido a que los guardacostas de Cartagena de Indias durante el conflicto habían capturado a varios corsarios y contrabandistas ingleses, causándoles muchas pérdidas de dinero y molestias, los mandos militares de Jamaica se vieron presionados a comisionar a diversas unidades de la *Royal Navy* para apresarlos o hundirlos. No obstante, sus esfuerzos

resultaron infructíferos frente a la buena capacidad operacional de las “*fuerzas sutiles*”.

Los británicos cuando se acercaba el final del conflicto, para intentar contrarrestar el poder y eficacia militar de los guardacostas de Cartagena de Indias, con el objetivo de mantener el comercio ilícito en las costas del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, se vieron obligados a tomar la decisión de escoltar con unidades de la *Royal Navy* a sus barcos contrabandistas y al mismo tiempo realizar cruceros frente al Apostadero de la ciudad amurallada, con el objetivo de desviar la atención o impedir la salida de las temidas embarcaciones. Empero, dicha estrategia ya era conocida por las autoridades militares neogranadinas.

La escuadra guardacostas de Cartagena de Indias en el segundo conflicto bélico librado contra Inglaterra se continuó manteniendo operativa e incluso fue reforzada con nuevas unidades entre las que destacaron las goletas y lanchas cañoneras. Los británicos antes de dar inicio formal a la nueva contienda, es decir, durante el breve período de la Paz de Amiens, emprendieron una política dirigida a crearle problemas internos al Virreinato del Nuevo Reino de Granada, manipulando a los asentamientos indígenas ubicados al Oeste de sus costas para estimularlos a realizar actos vandálicos y promover la guerra contra los españoles. Asimismo, comenzaron una estrategia de expansión territorial que consistió en fomentar el establecimiento de familias inglesas en los espacios de sotavento del Apostadero neogranadino, las cuales solían vivir del contrabando. No obstante, nuevamente todos estos objetivos fueron frustrados por las “*fuerzas sutiles*” bajo el mando de los oficiales de la Real Armada.

Debido a todos los inconvenientes causados por los guardacostas de Cartagena de Indias a los ingleses que se acercaban a practicar el comercio ilícito en su litoral, en el nuevo conflicto bélico decidieron incrementar sus esfuerzos en apresar a las embarcaciones del resguardo. Y al igual que en la guerra anterior, continuaron escoltando a sus barcos contrabandistas con

divisiones de la *Royal Navy*, con el fin de poder realizar sus negocios en Tierra Firme. Asimismo, siguieron manteniendo la tendencia operacional de dirigirse hacia las costas del Este del Virreinato, por hallarse menos fortificadas y protegidas por el resguardo marítimo, el cual centró su poder en el Oeste, porque desde allí se trasportaba buena parte del comercio interior del reino, a través de ríos y caños, fundamentales para el sustento de la plaza fortificada.

La política defensiva puesta en marcha con el sistema de guardacostas en el nuevo enfrentamiento contra los británicos fue parecida a la empleada en la anterior (1796-1802) guerra. No obstante, sufrió algunos cambios cualitativos: el Apostadero estrenó un nuevo comandante general, el capitán de navío don Miguel Antonio de Irigoyen. Por orden del virrey se asignó una embarcación artillada a cada uno de los puertos del Virreinato. Y surgió la necesidad de controlar a los indios del Darién que también habían comenzado a hostilizar a los españoles.

Sin embargo, el cambio más relevante de la nueva gestión y guerra fueron las órdenes dadas a los comandantes de los guardacostas, de combatir con gran ferocidad pero al mismo tiempo prudencia para no ser capturados ni hundidos, con el fin de apresar la mayor cantidad de embarcaciones enemigas y sobreponerse a la circunstancias. Dicho con otras palabras, se puso en marcha una especie de política del terror hacia los adversarios que se atrevieron a ir al mar territorial neogranadino. Para ello, se le exigió más a los recursos humanos y materiales con el objetivo de obtener mejores resultados en el conflicto bélico en el cual se jugó España su supervivencia como potencia hegemónica.

*

Después de haber respondido a las preguntas surgidas en los inicios de la investigación, conjuntamente con la hipótesis, se ultimó que el estudio desarrollado relativo a “*Los guardacostas de Cartagena de Indias y la defensa del Virreinato del Nuevo Reino de Granada. 1788-1808*” pretende constituir un aporte original y relevante para la historia naval de

Hispanoamérica, España y más concreto para la desaparecida unidad político-administrativa neogranadina. El análisis, además de indagar en el objeto de estudio, también lo relacionó con otros temas afines y paralelos con el fin de ampliar la visión de conjunto. Asimismo, resolvió incógnitas, explicó problemas proporcionando abundantes pruebas documentales en su mayoría inéditas, mientras que las ya conocidas fueron reinterpretadas con una óptica renovada, procurando demostrar la base del trabajo planteado.

El análisis histórico tiene como objetivo esclarecer por que los hechos ocurrieron así. Aunque se tomó muy en cuenta los nuevos datos inéditos, con los cuales se crearon las bases de la investigación, no se dejaron de lado en ningún momento los conocimientos relevantes difundidos por la historiografía. Más bien, a través de diversos trabajos conocidos se hicieron planteamientos innovadores. Se recogieron y organizaron resultados y datos de estudios antiguos con la idea de demostrar ideas subyacentes. Igualmente, con las interpretaciones particulares se elaboraron afirmaciones y conceptos que explican con una visión de conjunto el funcionamiento del sistema de salvaguarda naval del Virreinato del Nuevo Reino de Granada como un fenómeno social influenciado por sucesos exógenos y endógenos.

Debido a la importancia del tema, que en la actualidad está vigente y lo seguirá estando en el futuro, se considera que la problemática estudiada puede tener utilidad práctica para resolver dificultades contemporáneas de diversas índoles relativas a la salvaguarda de las costas de la región caribeña y otros temas afines. Es decir, la reconstrucción de los acontecimientos pasados se pueden emplear como un antecedente, imprescindible para generar un derecho histórico, con el fin de resolver problemas contemporáneos con soluciones racionales y justas, basadas en experiencias fácticas y *de iure*.

El tema, desde el punto de vista de la investigación histórica, no hubiera sido posible desarrollarlo, de la manera que se hizo, sin la

documentación resguardada en el Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán” y el Archivo General de Indias. Ambos fueron imprescindibles para poder reconstruir la realidad histórica del objeto de estudio. Con esto se quiere decir que para cualquier otro historiador era inviable efectuar un estudio similar sin contar con las diversas fuentes primarias custodiadas por las instituciones señaladas.

Los resultados obtenidos en la investigación pueden convertirse en una información relevante para otros estudiosos de la historia naval del Imperio Español relativos al siglo XVIII y principios del XIX, con especial atención a los del Virreinato del Nuevo Reino de Granada. No obstante, como ocurre en muchos otros trabajos de este tipo, debido a su amplitud y complejidad quedó una serie de aspectos que no se pudieron demostrar del todo o no fueron tratados con la profundidad que ameritan, fundamentalmente debido a la falta de datos documentales.

Entre las materias o asuntos no resueltos en esta investigación, que incluso pueden llegar a convertirse en nuevos temas susceptibles de ser estudiados a profundidad, se encuentran los antecedentes del modelo defensivo del Virreinato del Nuevo Reino de Granada antes de 1788. Asimismo, ampliar las tablas donde se apuntan las embarcaciones enemigas apresadas sin duda permitiría acceder a una visión de conjunto y aumentaría las posibilidades de realizar generalizaciones. De igual forma sería de mucha ayuda construir un listado con los datos detallados de las embarcaciones neogranadinas capturadas.

También quedó pendiente saber si se implantó un sistema de guardacostas igual o similar al empleado en Cartagena de Indias entre 1788 y 1808 en el resto de Apostaderos del Imperio Español, antes de las instrucciones de don Manuel Godoy del año 1803. Dicho conjunto de reglas obligaron a establecer el moderno modelo defensivo en todos los reinos debido a que con el cambio de siglo la Real Armada tuvo la necesidad de plantearse nuevos objetivos operacionales, por lo cual se

mejoró la calidad de la defensa naval de todos los dominios hispanos poniéndola en manos de sus cualificados oficiales.

Otro tema relevante pero escasamente desarrollado por la historiografía es el relativo a los matriculados con que se constituían las tripulaciones de los guardacostas. Los marineros fueron un colectivo fundamental para el arma naval, dedicaron sus vidas a un trabajo difícil, con una exigencia de mucho sacrificio personal y sobre todo muy peligroso para la integridad física. Pese a todo lo dicho aún sigue siendo un colectivo desconocido.

Un nuevo aspecto por zanjar es determinar cómo se realizó la distribución presupuestaria del gasto naval del Apostadero, tanto bajo el mando de los corsarios particulares como de los oficiales de la Real Armada, desde los inicios del Virreinato del Nuevo Reino de Granada hasta su desaparición. Tampoco se pudo elaborar unas tablas donde se identificaran todas las flotas de guardacostas del Imperio Español durante la cronología que cubre el estudio, con el fin de poder compararlos con la escuadra de Cartagena de Indias, la cual sí se logró cuantificar en un periodo más amplio.

Por último, se debe señalar que también quedó pendiente analizar las actuaciones de los oficiales del Apostadero de Cartagena de Indias en medio de la crisis generada por el proceso de emancipación vivido en el Virreinato del Nuevo Reino de Granada. No obstante, a través de la presente investigación se pretende aportar las bases necesarias para continuar y profundizar en los conocimientos relativos a la salvaguarda naval efectuada en pequeños, medianos, y baratos guardacostas del rey bajo el mando de los oficiales de la Real Armada, que resultaron ser tremendamente efectivos en su labor de proporcionar seguridad y defensa a los territorios y su mar adyacente, los cuales hasta el momento habían sido ignorados en los estudios sobre la política defensiva borbónica de finales del siglo XVIII y principios del XIX.

ANEXOS



ÍNDICE DOCUMENTAL

1. AGN, Milicias y Marina, 60. Oficio de Joseph del Campillo para don Sebastián de Eslava. Informa sobre el traslado de la Marina a La Habana. San Ildefonso, 30 de julio de 1742.
2. AGN, Negocios exteriores, 2. Traducción de una carta del gobernador de Jamaica quejándose sobre los guardacostas de Cartagena de Indias y la respuesta del gobernador don Francisco de Garay. Portobelo, 27 de agosto de 1753.
3. AGN, Milicias y Marina, 62. Oficio de Julián de Arriaga para Pedro Messía de la Zerda. Informa que para el corso realizado en Cartagena de Indias considera más oportuno una fragata y dos jabeques en lugar del navío “Firme”. Madrid, 28 de febrero de 1764.
4. AGN, Milicias y Marina, 62. Oficio de Joseph de Escobar y Pedro Monteros para Messía de la Zerda. Informa que el caudal necesario para los guardacostas debe enviarse desde La Habana. Cartagena de Indias, 11 de enero de 1772.
5. AGI, Santa Fe, 1095. Estado de la escuadra guardacostas, elaborado por don Manuel Miguel de León. A bordo de la fragata “La Astrea” anclada en Cartagena de Indias, 20 de julio de 1772.
6. AGN, Milicias y Marina, 30. Oficio de Julián de Arriaga para Manuel de Guirior. Informa sobre la construcción de dos jabeques. San Lorenzo, 11 de noviembre de 1773.
7. AGN, Milicias y Marina, 30. Oficio de Julián de Arriaga para Manuel de Guirior. Informa sobre incorporar como guardacostas de Cartagena de Indias a la fragata “Santa Catalina”. El pardo, 4 de marzo de 1774.
8. AGI, Santa Fe, 1095. Presupuesto formado por Melchor de Peramás, referente a los caudales que necesita la escuadra guardacostas de Cartagena de Indias anualmente, formada por dos fragatas y cuatro balandras. México, 26 de junio de 1777.
9. AGI, Santa Fe, 577A. Copia de una carta del marqués de González de Castejón para don Fernando de Lortia. Informa sobre el proyecto militar que tenían los británicos para pasar a través de Guatemala al mar del Sur y las instrucciones para impedirselo. Cartagena, 14 de diciembre de 1779.
10. AGN, Milicias y Marina, 53. Oficio de Joseph de Gálvez para el virrey de Santa Fe. Informa que el rey dispuso el retiro de los buques de la Real

Armada apostados en Cartagena de Indias a La Habana. El Pardo, 23 de marzo de 1784.

11. AGN, Milicias y Marina, 65. Oficio de Sonora para el virrey de Santa Fe. Informa sobre el plan de resguardo de don Juan Álvarez de Veriña. El Pardo, 12 de marzo de 1787.

12. AGN, Milicias y Marina, 62. Oficio de Joseph de Carrión y Andrade para don Antonio Caballero y Góngora. Informa sobre el nombramiento del capitán de fragata don Luis de Arguedas como comandante de Marina. Cartagena de Indias, 14 de abril de 1787.

13. AGN, Milicias y Marina, 49. Oficio de Juan Álvarez de Veriña para el virrey. Informa sobre el arresto por insubordinación del capitán de la goleta “Melisendra” don Manuel Agustín Carril. Río Hacha, 16 de octubre de 1787.

14. AGM, Expediciones 7. Oficio de Luis Arguedas para Antonio Valdés y Bazán. Informa sobre el estado de los guardacostas bajo el mando de los corsarios particulares. Cartagena de las Indias, 2 de noviembre de 1787.

15. AGI, Santa Fe, 1095. Estado de las embarcaciones guardacostas elaborado por Fernando Murillo. Cartagena de Indias, 11 de enero de 1788.

16. AGN, Milicias y Marina, 49. Oficio de Manuel Trujillo de Castillo para el virrey. Informa sobre el dinero suplido a los guardacostas de Santa Marta. Santa Marta, 4 de marzo de 1788.

17. AGM, Matrículas a Indias, 1944. Estado de la maestranza de matriculados, elaborado por Fernando Murillo. Cartagena de India 6 de marzo de 1788.

18. AGM, Expediciones, 7. Borrador referente a la construcción de las lanchas cañoneras que ha establecido el virrey de Santa Fe para los nuevos establecimientos del Darién. Aranjuez, 24 de mayo de 1788.

19. AGI, Santa Fe, 905. Oficio del virrey Francisco Gil y Lemos para el señor bailio fray Antonio Valdés. Informa sobre las deudas de las cajas de Cartagena de Indias y pide que se continúen enviando los situados de Veracruz para la Marina. Cartagena de Indias, 30 de enero de 1789.

20. AGM, Expediciones, 9. Oficio de Juan Antonio Gastelu para Antonio Valdés. Informa que se armaron por orden del virrey dos balandras para hacer el corso en barlovento hasta el Saco de Maracaibo. Cartagena de Indias, 31 de enero de 1789.

21. AGM, Expediciones, 9. Lista de los guardacostas que realizan diversas misiones, elaborada por Juan Antonio Gastelu. A bordo de la fragata “Santa Agueda” anclada en Cartagena de Indias, 31 de marzo de 1789.
22. AGM, Expediciones, 9. Oficio de Juan Antonio Gastelu para Antonio Valdés. Informa de la salida de la balandra “San Joseph” a realizar el corso desde Punta Canoa hasta el Saco de Maracaibo. Abordo de la fragata “Santa Agueda” en Cartagena de Indias, 31 de mayo de 1789.
23. AGI, Santa Fe, 906. Informe del virrey Francisco Gil. Informa sobre el desorden que existe en la Real Hacienda del reino y propone soluciones. Santa Fe, 15 de junio de 1789.
24. AGN, Milicias y Marina, 53. Oficio de Juan Álvarez de Veriña para el virrey Francisco Gil y Lemos. Informa sobre los sueldos de la goleta corsaria “La Carmen”. Río Hacha, 23 de junio de 1789.
25. AGM, Expediciones, 11. Informe de Juan Bautista para Joaquín de Cañaveral. Relativo al corso hecho a barlovento y seis presas realizadas en la campaña. Cartagena de Indias, 7 de octubre de 1789.
26. AGM, Consignaciones, 7201. Lista de los pertrechos navales que necesitan para un año la fragata y cinco guardacostas. Cartagena de Indias, 31 de octubre de 1789.
27. AGN, Virreyes, 1. Oficio de Juan Álvarez de Veriña para el virrey. Informa que no ha pasado a su destino de Caracas debido a la falta de dinero. Cartagena de Indias, 30 de enero de 1790.
28. AGM, Consignaciones, 7201. Acta de la Junta de Marina señalando que es imposible mantener a los dos guardacostas de Santa Marta y Río Hacha con el presupuesto ordinario de la Marina. También trata sobre la deuda que mantiene el Apostadero. Cartagena de Indias, 7 de mayo de 1790.
29. AGM, Consignaciones, 7201. Listado de los materiales necesarios para forrar con cobre las cuatro balandras guardacostas. Cartagena de Indias, 28 de mayo de 1790.
30. AGM, Expediciones, 13. Oficio de Joaquín de Cañaveral para Antonio Valdés. Informa que regresaron al puerto las balandras “San Josef”, “Santiago” y goleta “Taumaturgo”, con su tripulación enferma después de abandonar el establecimiento de Caimán. Cartagena de Indias, 12 de enero de 1792.

31. AGM, Expediciones, 13. Respuesta del Ministerio de Marina al de Hacienda referentes al repartimiento de negocios en Indias. Aranjuez, 12 de abril de 1792.
32. AGM, Expediciones, 13. Relación elaborada por Vicente Escalante de los guardacostas que se hallaban armados y desarmados. Cartagena de Indias, 19 de mayo de 1792.
33. AGM, Expediciones, 13. Respuesta del Ministerio de Marina a las observaciones hechas por el de Hacienda relativa a los repartimientos de negocios de Indias, donde se señala que los guardacostas de América han de estar a cargo de la Marina Real. Sin Lugar, 1792.
34. AGN, Milicias y Marina, 47. Solicitud de don Félix Lajust de una cantidad que se le adeuda por sus servicios prestados en los guardacostas de Cartagena de Indias. Madrid, 10 de julio de 1792.
35. AGM, Consignaciones, 7207. Presupuesto formado por Juan Francisco de Céspedes, referente a los caudales que necesita la escuadra guardacostas de Cartagena de Indias anualmente. Cartagena de Indias, 20 de diciembre de 1793.
36. AGM, Consignaciones, 7207. Presupuesto formado por Juan Francisco de Céspedes, referente a los caudales que necesitan una goleta y una lancha cañonera destinadas al resguardo naval de la costa del Darién. Cartagena de Indias, 20 de diciembre de 1793.
37. AGI, Estado, 22. Oficio del marqués de Branciforte, virrey de Nueva España, para el duque de la Alcudía. Informa que la fragata mercante “Trasmerana” que navegaba de La Habana para Cartagena de Indias con 1.176 quintales de pólvora fue apresada por un bergantín corsario francés sobre Bahía Honda. México, 31 de octubre de 1794.
38. AGI, Estado, 52. Oficio del virrey de Santa Fe, para el duque de la Alcudía. Informa sobre los fundamentos que ha tenido para que por ahora no se registren caudales en las embarcaciones del correo que van de Cartagena de Indias a La Habana. Recomendando que la correspondencia y demás cosas se remitan desde este reino al puerto de Casilda de la villa de Trinidad de Cuba. Santa Fe, 19 de enero de 1795.
39. AGI, Estado, 52. Copia de oficio de Joseph de Leyva, para el gobernador de Cartagena, José de Ezpeleta. Informa que con motivo del apresamiento del bergantín correo “El Príncipe”, que salió de Cartagena para La Habana con más de 80.000 pesos de varios comerciantes, esperaba que dicho gremio se abstendría de continuar enviando caudales, por lo cual no había creído necesario expedir providencia. Añade que solicitó a La

Habana un barco seguro para la conducción del dinero de su majestad. Santa Fe, 19 de enero de 1795.

40. AGI, Estado, 52. Oficio del virrey de Santa Fe, Joseph Ezpeleta, para el duque de la Alcudia. Informa que estuvo obligado a prohibir por ahora el registro de caudales en las embarcaciones correos que navegan desde Cartagena a La Habana, teniéndolo presente el administrador general de rentas de la armada. Santa Fe, 19 de febrero de 1795.

41. AGI, Estado, 52. Copia de oficio de Aguera, para Joseph Zeiva. Informa que los corsarios franceses han declarado la guerra a las embarcaciones del correo, debido a que siempre traen dinero o porque están de acuerdo con los movimientos interiores que amenazan al reino. Santa Fe, 19 de febrero de 1795.

42. AGI, Estado, 52. Copia de oficio de Aguera, para Joseph Zeiva. Informa sobre la derrota que deben seguir los capitanes que vayan desde Cartagena de Indias a La Habana. Santa Fe, 19 de febrero de 1795.

43. AGI, Estado, 52. Oficio de la Junta de Dirección para el duque de la Alcudia. Informa sobre la carta del virrey de Santa Fe, donde señala que ha sido apresado por un corsario francés el bergantín correo “El Príncipe” que salió de Cartagena de Indias para La Habana con más de 80.000 pesos del comercio de aquel reino. Añade que la poca fuerza de los correos es notoria y que ha pedido al puerto principal de la isla de Cuba una fragata de guerra para conducir los caudales. Madrid, 2 de junio de 1795.

44. AGI, Estado, 52. Oficio de Justo Lema, para el virrey José de Ezpeleta. Informa que la Junta de Dirección se encuentra enterada de la decisión del alto mandatario, y devuelve la carta de este, relativa a la suspensión de registro de caudales en las embarcaciones del correo, debido a que ya han sido apresados dos de ellos que llevaban 100.000 pesos de particulares por corsarios franceses. Para proteger al comercio ha tomado como medida que se transporte el dinero en fragatas de guerra. Madrid, 2 de junio de 1795.

45. AGI, Santa Fe, 1092. Documento amplio que trata sobre los caudales necesarios para la subsistencia de los guardacostas de Cartagena de Indias. Se encuentran inserta las instrucciones para hacer el servicio del resguardo que consta de 30 artículos. Santa Fe, 19 de abril de 1796.

46. AGM, Expediciones, 20. Oficio de Vicente Escalante para Pedro Varela y Ulloa. Informa sobre una real orden relativa a dirigir a la isla de Trinidad unas lanchas cañoneras y galeotas. Además, menciona los problemas existentes para no proceder. Cartagena de Indias, 26 de noviembre de 1796.

47. AGN, Correos, 1. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para don Pedro Mendinueta. Informa que la correspondencia debe ser conducida en los guardacostas. Cartagena de Indias, 30 de marzo de 1797.
48. AGM, Expediciones, 22. Declaración de Manuel Benítez, capitán de la goleta “Nuestra Señora de las Angustias”. Señala que arribó al puerto de Santa Marta por la caza que le dieron unos corsarios ingleses. Santa Marta, 6 de abril de 1797.
49. AGN, Milicias y Marina, 19. Oficio para el comandante de Marina. Informa sobre el guardacostas que debe llevar la correspondencia a La Habana. Santa Fe, 19 de abril de 1797.
50. AGM, Expediciones, 22. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para Pedro Varela y Ulloa. Informa que sobre las costas del Cabo de Chichivacoa hasta Río Hacha se encontraban cruzando varios corsarios ingleses, sin poder ahuyentarlos por la falta de fuerzas competentes. Cartagena de Indias, 3 de mayo de 1797.
51. AGN, Milicias y Marina, 60. Oficio de Anastasio Cejudo para el virrey. Informa sobre la necesidad de efectos para los guardacostas. Cartagena de Indias, 9 de agosto de 1797.
52. AGI, Santa Fe, 909. Cuenta del virrey Pedro Mendinueta. Informa sobre el aumento de los gastos de defensa de Cartagena de Indias, debido a las noticias referentes a una división inglesa. Santa Fe, 19 de mayo de 1798.
53. AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/415. Oficio del comandante de Marina Joaquín Francisco Fidalgo para Pedro Varela y Ulloa. Informa sobre el origen de los conflictos de jurisdicción con el gobernador. Cartagena de Indias, 31 de mayo de 1797.
54. AGN, Milicias y Marina, 62. El príncipe de la Paz dice que el rey suspende los gastos de los guardacostas de Cartagena de Indias hasta recibir información al respecto. Aranjuez, 13 de junio de 1797.
55. AGN, Milicias y Marina, 62. Oficio del príncipe de la Paz para el virrey de Santa Fe. Informa que el rey suspendió tomar providencia sobre los gastos de los guardacostas de Cartagena de Indias. Aranjuez, 13 de junio de 1797.
56. AGM, Corso y presas, 5220. Reglamento para evitar las dudas en las causas de presas que pueden ser motivo de daños y demoras en perjuicio de los interesados. Aranjuez, 14 de junio de 1797.

57. AGN, Milicias y Marina, 62. Oficio de don Anastasio Cejudo para el virrey. Informa sobre la gente que le ha proporcionado al comandante de Marina necesaria para tripular los guardacostas. Cartagena de Indias, 19 de julio de 1797.

58. AGN, Milicias y Marina, 62. Oficio de Hormares para el virrey. Informa que los efectos que necesitan los guardacostas de Cartagena de Indias no se comprarán en colonias extranjeras. San Ildefonso, 10 de octubre de 1797.

59. AGN, Milicias y Marina, 60. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para Pedro Mendinueta. Informa que debido a la escasez de víveres la lancha cañonera “Micomicona” no pudo continuar transportando maderas. Cartagena de Indias, 20 de febrero de 1799.

60. AGM, Corso y presas, 5217. Oficio de Cosme de Carranza para Juan de Longara. Informa sobre una presa de una goleta española mercante llamada “Nuestra Señora de la Paz”, realizada por la cañonera “Micomicona”. Cartagena de Indias, 30 de agosto de 1799.

61. AGM, Expediciones, 32. Oficio de Soler para el virrey de Santa Fe. Informa sobre el remplazo de los guardacostas de la Marina de Cartagena de Indias por individuos particulares. San Ildefonso, 10 de septiembre de 1799.

62. AGM, Corso y presas, 5217. Oficio de Cosme de Carranza para Juan de Lángara. Informa sobre el apresamiento de una goleta inglesa hecha por la goleta “Flecha”. Cartagena de Indias, 30 de noviembre de 1799.

63. AGM, Corso y presas, 5217. Oficio de Cosme de Carranza para Juan de Longara. Informa sobre el apresamiento de una balandra española mercante llamada “Santa Rosa”, realizado por el guardacostas “San Josef”. Cartagena de Indias, 30 de diciembre de 1799.

64. AGM, Expediciones, 26. Relación de los guardacostas elaborada por Cosme Carranza. Cartagena de Indias, 30 de diciembre de 1799.

65. AGN, Milicias y Marina, 50. Oficio de Cosme Carranza para Pedro Mendinueta. Informa sobre una goleta enemiga que quería interceptar el comercio. Cartagena de Indias, 20 de febrero de 1800.

66. AGN, Milicias y Marina, 50. Oficio de Cosme de Carranza para Pedro Mendinueta. Informa sobre la artillería de los guardacostas. Cartagena de Indias, 20 de marzo de 1800.

67. AGM, Expediciones, 32. Oficio de Soler para el virrey de Santa Fe. Informa sobre el remplazo de los guardacostas de la Marina de Cartagena de Indias por individuos particulares. Santa Fe, 28 de marzo de 1800.
68. AGM, Expediciones, 32. Oficio de Cosme de Carranza para Antonio Cornel. Informa sobre el relevo de la Marina de esta plaza para ponerla en manos de sujetos particulares. Cartagena de Indias, 9 de mayo de 1800.
69. AGM, Expediciones, 28. Estado general de las fuerzas del Apostadero elaborado por Bartolomé de Arias. Cartagena de Indias, 20 de abril de 1801.
70. AGM, Expediciones, 28. Lista de los oficiales de Marina que sirven en el Apostadero. Cartagena de Indias, 30 de octubre de 1801.
71. AGM, Guardacostas, 1178. Borrador para Domingo de Grandallana. Informa sobre la conveniencia de que los oficiales de la Real Armada se encarguen de los guardacostas de Cartagena de Indias. Aranjuez, 13 de mayo de 1802.
72. AGN, Milicias y Marina, 37. Oficio de don Miguel Antonio Irigoyen para don Antonio Amar. Informa que asumió el mando de los guardacostas. Cartagena de Indias, 4 de julio de 1803.
73. AGI, Indiferente, 1891. Instrucciones por la cual los oficiales de la Real Armada se encargaran de todos los guardacostas de los dominios españoles. San Lorenzo, 1 de octubre de 1803.
74. AGM, Guardacostas, 1186. Listado de todos los guardacostas del Imperio Español. Madrid 24 de junio de 1804.
75. AGI, Santa Fe, 1104. Gastos generales del Apostadero desde 1790 hasta 1805. Sin lugar ni fecha.
76. AGM, Guardacostas, 1186. Listado de todos los guardacostas del Imperio Español. Madrid, 28 de enero de 1805.
77. AGM, Expediciones, 37. Estado de los guardacostas bajo el mando del capitán de navío don Miguel Antonio Irigoyen. Cartagena de Indias, 8 de abril de 1805.
78. AGM, Guardacostas, 1186. Listado de los guardacostas de América. Madrid, 2 de julio de 1805.
79. AGI, Estado, 68. Oficio del virrey Antonio Amar para Joseph de Zeyva. Informa sobre el robo que sufrió la goleta “Nuestra Señora de las

Mercedes” a manos de un pailebote pirata francés llamado “La Francesa”. Santa Fe, 19 de agosto de 1805.

80. AGM, Guardacostas, 1186. Listado de los guardacostas de América. San Lorenzo, 15 de diciembre de 1805.

81. AGM, Guardacostas, 1186. Listado de los guardacostas de América. Madrid, 15 de julio de 1806.

82. AGM, Guardacostas, 1186. Estado general de los guardacostas elaborado por el capitán de navío don Miguel Antonio de Irigoyen. Cartagena de Indias 28 de septiembre de 1807.

83. AGM, Guardacostas, 1186. Listado de los oficiales, pilotos y cirujanos de la Real Armada del Apostadero, elaborado por don Miguel Antonio de Irigoyen. Cartagena de Indias, 28 de septiembre de 1807.

84. AGM, Guardacostas, 1186. Borrador para Manuel Godoy. Informa sobre el estado de las fuerzas navales que se hallan en Cartagena de Indias. Aranjuez, 29 de febrero de 1808.

85. AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/600. Borrador de los excelentísimos señores Moreno, Tejada y Borja para don Francisco Uriarte. Informan sobre el proceso contra el teniente de fragata don Vicente de Lago y el alférez de navío don Bartolomé Bozo por el apresamiento de dos goletas. Madrid, 29 de marzo de 1808.

86. AGM, Expediciones, 43. Estado de revista de los oficiales del Apostadero, elaborado por Diego Marz de Ibernón. Cartagena de Indias, 16 de junio de 1808.

87. AGM, Expediciones, 43. Estado de revista de los oficiales del Apostadero comisionados a Santa Marta. Cartagena de Indias, 29 de junio de 1808.

88. AGM, Pilotos, 3389/37. Diversos certificados de recomendaciones concedidas al piloto don Miguel Andrés Patiño para que las emplee donde y cuando le parezca oportuno. Cartagena de Indias, 4 de julio de 1809.

89. Definición de diversos tipos de embarcaciones que se hallan en: *Diccionario marítimo español, que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contienen tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas*, Madrid, Imprenta Real, 1831.

90. AGI, Santa Fe, 1095. Borrador de don Máximo Dubouchet. Informa sobre las embarcaciones convenientes para combatir el contrabando en Tierra Firme. Sin lugar, ni fecha.

DOCUMENTOS

1. AGN, Milicias y Marina, 60. Oficio de Joseph del Campillo para don Sebastián de Eslava. Informa sobre el traslado de la Marina a La Habana. San Ildefonso, 30 de julio de 1742.

He recibido y hecho presente al rey la carta de vuestra excelencia de 12 de septiembre del año próximo antecedente en que dando cuenta del fallecimiento del teniente general don Blas de Lezo, y de haber recaído el mando de aquella Marina en don Daniel Woni capitán de fragata más antiguo, representa vuestra excelencia que el cuerpo de Marina que existía en esa plaza causaba excesivo gasto a la Real Hacienda, recelando aunque hasta el año presente no se padecería hay necesidad, faltar los arbitrios con el continuo desembolso, que ocasionaría su manutención, por cuya razón, y la de no tener esta gente en que ejercitarse propone vuestra excelencia que podría destinarse a donde fuese útil al real servicio; y habiendo resuelto su majestad en consecuencia de lo expresado, que los oficiales de Marina, y del Ministerio de ella, tropa, y marinería, que existen en esa plaza, y quedaron de los navíos que en ese puerto se echaron a pique, se transfieran a La Habana para reforzar la escuadra del cargo de don Rodrigo de Torres; Lo prevengo a vuestra excelencia de su real orden para que en esta inteligencia disponga su cumplimiento tomando vuestra excelencia aquellas precauciones que le parezcan conducentes al intento de que esta gente en su navegación al referido puerto, no sea insultada de enemigos. Dios guarde a vuestra excelencia muchos años como doy.

San Ildefonso, 30 de julio de 1742.

Joseph del Campillo

Don Sebastián de Eslava

2. AGN, Negocios exteriores, 2. Traducción de una carta del gobernador de Jamaica quejándose sobre los guardacostas de Cartagena de Indias y la respuesta del gobernador don Francisco de Garay. Portobelo, 27 de agosto de 1753.

Jamaica veinte y cinco de septiembre de mil setecientos cincuenta y

dos señor después de informar a vuestra señoría que el rey mi amo me ha honrado con el gobierno de esta isla en la cual me será de mucha honra en servir a vuestra señoría no puedo menos que decir que me pesa que al principio de escribirle sea para darle una queja lo que tiene hecho largamente mi atención el gobierno frelas ni en una carta que contiene lo mismo que está pero puedo menos que secundarle y de mandar la restitución y así mismo que la justicia debe hacer en los sujetos que han hecho semejantes acto de violencia. Su excelencia no puede menos de estar al cabo de la injusticia en los muchos actos de rapiña cometidos por esos bandoleros con nombres de guardacostas sostenidos y fomentados por algunos gobernadores de su majestad católica quienes fueron motivo de la última guerra y las mismas medidas han tomado ahora para originar nueva guerra y si vuestra señoría tiene las mismas órdenes o instrucciones que lo tengo son de conservar y mantener la paz y amistad que subsisten entre las dos coronas asegurándole que en todo y por todo iremos unánimes y en nada podrá dar más fuertes demostraciones de la parte de vuestra señoría que hacer justicia en esta mi queja, y quedo impaciente esperando su determinación habiéndome el señor Manning enseñado una carta de vuestra señoría atento a un fraile y una muchacha que fueron traídos en una fragata del rey por capitán Smelt y en consecuencia de la súplica de vuestra señoría los he mandado asegurar y los remitiré en primera ocasión segura sintiendo infinito la impolítica de dicho capitán después de haberle que si no se hubiera ido para Londres antes de mi arribo hasta lo hubiera castigado severamente pero puede vuestra señoría estar asegurado que si alguno de los oficiales que estén bajo de mi jurisdicción se propasaren a hacer algún desacato bajo de la de vuestra señoría tendrá vuestra señoría entera satisfacción señor soy de vuestra señoría su más humilde servidor Carlos Nowls.

Carta repuesta de la antecedente.

Portobelo veinte y cuatro de enero de mil setecientos cincuenta y tres excelentísimo señor don Carlos Nowls. Muy señor mío: don Eduardo

Vleher capitán de la fragata de su majestad británica paso a mis manos la estimada de vuestra señoría su fecha veinte y cinco de septiembre del próximo año pasado de mil setecientos cincuenta y dos en la que su urbana política se sirve noticiarme haberse dignado su majestad británica des en cuyo empleo me prometo desempeñe vuestra señoría su obligación con las satisfacciones que acostumbra en la citada me manifiesta vuestra señoría serle sensible al principio de su gobierno corroboran una queja que el excelentísimo señor don Eduardo Trelany antecesor de vuestra señoría latamente. me tiene insinuado lo que ha recibido en esta misma ocasión y referido conducta añadiendo vuestra señoría a ella las consecuencias que produjeron los corsarios motivo a la pasada guerra; por la facilidad en dar patentes, y fomento de ellos por los gobernadores del rey mi amo, en cuyo asunto satisfago al predicho señor Trelani como a vuestra señoría haber sido condenada la balandra en mérito de las declaraciones que dieron así los oficiales apresadores del jabeque armamento de la Florida como los prisioneros ingleses sin que por parte de estos últimos redamasen ni expusiesen motivo que impidiese a suspender en la declaratoria, como en no residir en mí correspondientes facultades para abrir juicio en el asunto ni tener otro arbitrio que el que tomaré de pasar a manos del excelentísimo señor virrey de estos reinos testimonios de las de vuestra señoría y de los autos para que determine, y resuelva, con sus superiores facultades si es correspondiente la restitución de estos intereses verificado no hayan sido justamente adquiridos, de cuya resulta participé a vuestra señoría en la ocasión que se presente de embarcación de contrata las órdenes del rey mi amo, son coherentes a la conservación parte he dado muestras de su observancia en todo lo que ha sido en mi corto arbitrio arreglado a ellas, y a lo justa, y a que no faltare ni daré motivo a que en lo respectivo a mi gobierno se suministre la menor queja la que manifesté sobre el hecho del capitán Smelt de haber faltado a la urbana política con que le traté cuando llegó a remediarse a la boca de este puerto de algún daño que expuso tenía en su fragata llevándose un religioso y una mulata a esa isla fue solo con el

ánimo de que se le corrigiese y reprendiese, e igualmente persuado a que en la justificación de ese gobierno se haría devolución de dichas dos personas en embarcaciones de las que fijan a este puerto con negros de la contrata y habiéndose anticipado vuestra señoría con su favor a dirigir las en esta queda la mulata en tierra, y no el religioso a causa de insinuarme el capitán que en el puerto de Santa Marta se le echó al agua, y no pudo ser habido, por cuya firmeza en su remisión en que se ha verificado la justificación de vuestra señoría y su prudencia con el desprecio a sus pretensiones repito las más afectuosas gracias debiendo ser cierto que en igual correspondencia me hallará reciproco a servirle con toda voluntad con la que pido a nuestro señor guarde a vuestra señoría muchos años. Excelentísimo señor B. S. M. de vuestra señoría su más seguro servidor don Francisco de Garay.

Es copia de la traducción de carta y respuesta que se haya a su continuación que originalmente me entregó el señor don Francisco de Garay gobernador y teniente general de esta ciudad para efectos de sacar esta copia con que se corrigió y va cierto y verdadero con dicho original que volví a su señoría a que me remito y para que así conste donde convenga de su mandato verbal doy el presente en Portobelo en nueve de marzo de mil setecientos cincuenta y tres años. Con testimonio de verdad.

De oficio Bartolomé de Salazar

En 29 de mayo de 1753 se sacó testimonio en 6 folios.

En 27 de agosto de 1753 se sacó otro testimonio en 5.

Olarte

3. AGN, Milicias y Marina, 62. Oficio de Julián de Arriaga para Pedro Messía de la Zerda. Informa que para el corso realizado en Cartagena de Indias considera más oportuno una fragata y dos jabeques en lugar del navío “Firme”. Madrid, 28 de febrero de 1764.

En vista de la carta de vuestra excelencia de 22 de septiembre del último año en que hace presente, considera más aparente para el corso una fragata y dos jabeques con aparejo redondo a proa y latino al medio, en

lugar del navío Firme; Conviene el rey en que el Brillante destinado ya al puerto de Cartagena sea relevado a su tiempo con uno de 60 cañones, para no aventurar el logro de cualquiera acción que pueda ofrecerse en caso de pasar a hacer el trato ilícito algunas embarcaciones de fuerza; y que para suplir los jabeques poco útiles en aquellos mares por su construcción y aparejo, y de un inmenso gasto en sus frecuentes carenas y recorridas como se ha experimentado con los cuatro que tuvieron aquel destino; Disponga vuestra excelencia se compren en las colonias extranjeras una balandra de porte de 14 cañones, y un bergantín de 14 a 16 de los que por lo regular suelen tener muy veleros, y en que no puede caber engaño, tomando vuestra excelencia las precauciones convenientes, valiéndose de informes seguros de los patrones españoles del comercio de Cartagena, Portobelo y Cuba que frecuentemente se encuentran con ellos, o bien de los capitanes de las embarcaciones de corso de la compañía de Caracas.

Para armar estos buques si puede excusarse la compra de la artillería que tengan, mandará vuestra excelencia aprovechar la que sea aparente de las embarcaciones del rey y de particulares echadas al través en Cartagena y Portobelo, con todos los demás pertrechos de guerra que hayan quedado útiles, así de aquellas, como de la presa el Rey Federico.

De esta disposición, resulta notable ahorro a la Real Hacienda en sueldos, víveres y carenas, y se experimentará mayor, cuidando vuestra excelencia de que el ministro de Marina pida a don Lorenzo de Montalvo los betunes que produce la isla de Pinos en que hay la diferencia por lo regular, desde 16 reales barrica a 12 y 14 pesos a que se compra en Cartagena, utilizándose de este exceso, los ingleses, que son los que la conducen, y a quienes se encarga en Jamaica por los oficiales reales, así para servicio de la escuadra, como para el consumo de las embarcaciones menores de la plaza, cuyas costumbres deberá vuestra excelencia cortar mandándoles avisen oportunamente de cuanto necesiten, y pueda facilitar aquel ministro, o deba remitirse de estos reinos: Particípole a vuestra excelencia de orden de su majestad para su cumplimiento. Dios guarde a

vuestra excelencia muchos años, Madrid 28 de febrero de 1764.

El bailío frey don Julián de Ariaga

Señor don Pedro Messía de la Zerda

4. AGN, Milicias y Marina, 62. Oficio de Joseph de Escobar y Pedro Monteros para Messía de la Zerda. Informa que el caudal necesario para los guardacostas debe enviarse desde La Habana. Cartagena de Indias, 11 de enero de 1772.

Excelentísimo señor:

Señor.

Por carta de vuestra excelencia de 30 de diciembre precedente, quedamos impuestos, de que conforme a lo resuelto por su majestad en real orden de 19 de junio de este año debe en lo sucesivo enviarse desde La Habana el caudal necesario, para la subsistencia de la escuadra guardacostas de este puerto. Y manifestándonos vuestra excelencia que en esta inteligencia, siempre que se suministre en lo sucesivo alguna cantidad en caso de urgencia al ministro de dicha escuadra, debe ser con la precisa calidad de reintegro de los caudales, que de allí se le enviaren, tendrá por nuestra parte esta disposición su debido efecto.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. Como deseamos.
Cartagena y enero 11 de 1772.

Excelentísimo señor

Joseph de Escobar Pedro Monteros

Excelentísimo señor bailío frey don Pedro Messía de la Zerda

5. AGI, Santa Fe, 1095. Estado de la escuadra guardacostas, elaborado por don Manuel Miguel de León. A bordo de la fragata “La Astrea” anclada en Cartagena de Indias, 20 de julio de 1772.

ESTADO QUE MANIFIESTA LAS DOTACIONES, TRIPULACIONES Y GUARNICIONES DE LOS BUQUES DE GUERRA DE LA ESCUADRA GUARDACOSTAS DE TIERRA FIRME SEGÚN SE HALLAN EN ESTA FECHA BAJO DE MI MANDO							
CONTINÚAN SU MERITO Y SERVICIO EN LOS BUQUES	ASTREA	ROSARIO	PASTORA	RECURSO	NEPOMUSENO	PACÍFICA	TOTAL
Oficiales de guerra	6	6	1	1	1	1	16
Contadores y maestros	2	1	1	1	1	1	7
Capellanes	2	2	1	1	1	1	8
Cirujanos	2	1	1	1	0	1	6
Maestres de víveres	1	1	0	0	0	0	2
Oficiales de mar de todas clases	20	13	4	3	3	3	46
Artilleros de mar	8	3	1	1	1	1	15
Artilleros de artillería	38	16	18	5	9	9	95
Marineros	66	12	25	4	9	13	129
Grumetes	65	37	23	7	13	20	165
Pajes	12	7	1	1	1	0	22
Tropa de guarnición	50	30	7	0	5	5	97
Alguacil de agua	1	1	0	0	0	0	2
Criados	14	14	5	3	3	5	44
TOTAL DE PLAZAS EFECTIVAS							654
A bordo de la fragata de Su Majestad La Astrea de ancla en el puerto de Cartagena de Indias, 20 de julio de 1772. Manuel Miguel de León							

6. AGN, Milicias y Marina, 30. Oficio de Julián de Arriaga para Manuel de Guirior. Informa sobre la construcción de dos jabeques. San Lorenzo, 11 de noviembre de 1773.

Resuelto por el rey, que según lo propuesto por vuestra excelencia de 11 de enero, y 15 de junio de este año, se construyan luego dos jabeques del porte de 16 cañones cada uno, aparejados en redondo al medio para que sirvan de guardacostas en ese reino, y vayan mandados por oficiales de la Armada, lo aviso a vuestra excelencia para su noticia, y gobierno, como también el que cada año se deberán enviar una fragata de guerra a Cartagena de Indias, para relevar la que halla allí. Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. San Lorenzo, 11 de noviembre de 1773.

Julián de Arriaga

Señor don Manuel de Guirior

7. AGN, Milicias y Marina, 30. Oficio de Julián de Arriaga para Manuel de Guirior. Informa sobre incorporar como guardacostas de Cartagena de Indias a la fragata “Santa Catalina”. El pardo, 4 de marzo de 1774.

Habiendo resuelto el rey, que la fragata Santa Catalina del mando del capitán de la misma clase don Francisco de Luna, que con varios pertrechos, y desertores del ejército para a Cartagena de Indias a fin de incorporar en el regimiento fijo de la plaza; se mantenga en esos dominios para guardacostas, en lugar de la fragata Nuestra Señora del Rosario: lo participo a vuestra excelencia de orden de su majestad para su noticia, y gobierno. Dios guarde a vuestra majestad muchos años. El Pardo, 4 de marzo de 1774.

Julián de Arriaga.

Señor don Manuel de Guirior

8. AGI, Santa Fe, 1095. Presupuesto formado por Melchor de Peramás, referente a los caudales que necesita la escuadra guardacostas de Cartagena de Indias anualmente, formada por dos fragatas y cuatro balandras. México, 26 de junio de 1777.

SUELDOS PARA UNA FRAGATA COMANDANTA	
OFICIALES MAYORES	
A 1 brigadier de Marina comandante de la escuadra y de dicha fragata, por su sueldo de 200 escudos de plata	18.018,25 ½
A 3 tenientes de navío por su sueldo de 40 escudos y sus respectivos criados de 11 ½ escudos	13.983,25 ½
A 1 teniente de fragata por su sueldo de 30 escudos y su criado a 11 ½	3.772,11
A 1 alférez de navío por su sueldo de 25 y su criado	3.321,29
A 2 alférez de fragata por su sueldo de 20 y sus criados	5.742,28 ½
A 1 contador de navío por su sueldo de 40 y su criado	4.673,8 ½
A 2 capellanes por su sueldo del de 20 escudos y sus criados	5.859
A 1 primer cirujano por su sueldo de 35 escudos	3.255
A 1 segundo cirujano por el de 25 escudos	2.325
INFANTERÍA	
A 1 primer sargento por su prest de 79 reales 14 maravedíes vellón	490,14
A 2 primeros sargentos sencillos por su prest de 56 reales 16 maravedíes vellón	697,17
A 3 cabos por su prest del de 38 reales 28 maravedíes vellón	719,10
A 2 tambores por su prest de 38 reales 28 maravedíes vellón	239,26
A 42 soldados por el de 24 reales 24 maravedíes vellón	6.407,16
REAL CUERPO DE ARTILLERÍA	
A 1 condestable por su prest de 158 reales 28 maravedíes de vellón	980,28
A 1 primer cabo por su prest de 132 reales 12 maravedíes de vellón	817,14
A 1 bombardero por su prest de 90 reales 30 maravedíes de vellón	560,22
A 3 artilleros por su prest del de 70 reales 20 maravedíes de vellón	1.307,27
A 3 ayudantes por su prest del de 52 reales 32 maravedíes de vellón	980,28
	74.153,24
GENTE DE MAR	
A 1 primer piloto por su sueldo de 60 escudos	4.235,10
A 1 segundo piloto por el de 36 escudos	2.541,6
A 2 pilotines por el de 15	2.117,22
A 1 primer contramaestre por su sueldo del de 30	2.117,22
A 1 segundo contramaestre por su sueldo del de 18	1.270,20

A 1 primer guardián por su sueldo del de 18	1.270,20
A 1 segundo guardián por su sueldo del de 15	1.058,28
A 1 primer carpintero por su sueldo del de 18	1.270,20
A 1 segundo carpintero por el de 12	847,2
A 1 primer calafate por su sueldo del de 18	1.270,20
A 1 segundo calafate por el de 12	847,2
A 1 patrón de lancha por su sueldo del de 10	705,30
A 1 patrón de bote por su sueldo del de 10	705,30
A 1 sangrador por su sueldo del de 12	847,2
A 1 armero por su sueldo del de 10	705,30
A 1 farolero por su sueldo del de 9	635,10
Al maestro de velas por su sueldo del de 10	705,30
Al cocinero por su sueldo del de 9	635,10
A 1 buzo por su sueldo del de 15	1.058,28
A 1 maestre de víveres por su salario de 12 reales vellón diarios	1.752
A 1 dispensero por el de 5 reales de vellón	730
A 1 alguacil de agua por el de 5 reales de vellón	730
A 1 tonelero por su sueldo del de 225 reales vellón al mes	1.080
A 50 artilleros de mar por su sueldo de 9 escudos	31.764,24
A 69 marineros por su sueldo del de 7 escudos	34.094,4
A 35 grumetes por su sueldo del de 4 ½ escudos	11.117,22
A 12 pajes por su sueldo del de 3 escudos	2.541,6
	Total: 182.811,9
PARA OTRA FRAGATA	
Se considera la misma cantidad a excepción del sueldo del comandante, que siendo en la antecedente de 200 escudos en esta es de 85 correspondientes a capitán de navío, por lo que resulta ser la cantidad	172.452,31 ½
	Total: 355.264,6 ½
PARA UNA BALANDRA	
OFICIALES MAYORES	
A 1 teniente de navío comandante de ella por su sueldo de 40 escudos	3.603,25 ½
A 1 contador por el de 30 escudos y su criado con 11 ½	3.859,17
A 1 capellán por su sueldo del de 20 escudos y su criado con 11 ½	3.394,17
A 1 segundo cirujano por su sueldo de 25 escudos	2.325
GENTE DE MAR	
A 1 primer piloto por su sueldo de 60 escudos	4.235,10
A 1 práctico de costa por el de 25 escudos	1.764,24
A 1 primer contra maestre por el de 30 escudos	2.117,22
A 1 sangrador por el de 12	847,2
A 15 artilleros de mar por el de 9 escudos	9.529,14

A 26 marineros por el de 7 escudos	12.847,7
A 13 grumetes por el de 4 ½ escudos	4.129,14
A 1 paje por el de 3 escudos	211,26
	Total: 48.865,8 ½
PARA OTRAS TRES BALANDRAS SE CONSIDERA LA MISMA CANTIDAD A CADA UNA QUE LA ANTECEDENTE	146.595,10 ½
MINISTERIO	
Al ministro de Marina como oficial 2º por su sueldo de 50 escudos	4.504,23
Al interventor de Real Hacienda y tesorero de la escuadra por el de 30 que goza con el de 11 ½ de su criado	3.772,11
Al guardalmacén por su sueldo de 40 escudos que disfruta	3.720
Al boticario por el de 25 escudos al mes y 3 reales diarios de 2 raciones que goza	3.420
Al que se halla encargado de la cuenta y razón de la madera de construcción y extender las juntas de la comandancia y de la matrícula por 30 escudos que goza al mes	2.790
A 1 dependiente del ministerio por su salario de 8 reales diarios líquidos	2.920
A otro dependiente del ministerio por el de 5 reales diarios líquidos	1.825
A otro dependiente del ministerio destinado en la Mesa de Matricula por el de 4 reales	1.460
A 1 individuo que se halla encargado de los pozos y noria de la aguada por su salario de 3 reales diarios y ½ para la manutención del buey	1.642,17
A otro que cuida de los materiales de la Maestranza extramuros de la ciudad por su sueldo de 9 escudos y ½ real diarios por su ración	1.182,27
	Total: 27.237,10 577,962 ½
GRATIFICACIONES DE MESA Y CRIADOS	
Al comandante de la primera fragata por la gratificación de mesa de 7 3/5 reales de 11 oficiales mayores y salario de 6 criados de 13 pesos cada uno	36.814,15
Al de la otra fragata por la gratificación de mesa de 7 3/5 reales de 11 oficiales mayores y salario de 6 criados de 13 pesos cada uno	36.814,15
Al de uno de las balandras por la gratificación de mesa del de 30 oficiales mayores y 3 criados de a 13 pesos cada uno	11.688,32
Para cada una de las otras 3 balandras al mismo respecto	35.066,28
Al ministro de la escuadra por la gratificación de 50 escudos y	8.277

salario de 3 criados de a 13 escudos	
Al tesorero por la gratificación de mesa de 7 3/5 reales	2.687,10 ½
	Total: 131.348,32 ½
DE ORDENANZA DE ARCENALES	
Al oficial de detal de almacén por la gratificación de 30 pesos líquidos al mes para satisfacer a 2 amanuenses	2.880
Al interventor de Real Hacienda por la gratificación de 30 pesos líquidos al mes para satisfacer 2 amanuenses	2.880
Al guarda almacén por la gratificación de 30 pesos líquidos al mes para satisfacer 2 amanuenses	2.880
	Total: 8.640
DE MAYOR DE ÓRDENES Y OTRAS	
Al oficial que ejerce de mayor de órdenes de la escuadra por la gratificación de 12 escudos al mes	1.116
Al que ejerce de ingeniero a flote por el de 12 ½ pesos al mes	1.200
	Total: 2.316
	142.304,32 ½
RACIONES	
Para satisfacer los 40 pesos del vino a cada una de las dos fragatas a su llegada de Europa a esta América y su restitución a aquella, se necesitan para las 247 plazas que lo disfrutan cada una	158.080
Para la ración diaria a 694 plazas que se consideran efectivas de las 2 fragatas y 4 balandras bajadas 40 que se conceptúan de ellas en el hospital al respecto de 1 ½ reales cada una	379.965
	Total: 538.045
ESTANCIA DE HOSPITAL	
Por 14.600 estancias que se consideran causar en el hospital de San Juan de Dios, al respecto de 40 al día que se han bajado de las raciones, 12 por cada fragata y 4 por cada balandra a 3 ¼ reales estancia	47.450
MAESTRANZA	
Para jornales de maestranza en las carenas y recorridas de las seis citadas embarcaciones se conceptúan por las que se les da siempre que salen a navegar	48.000
PERTRECHOS	
Para la compra de pertrechos para repuestos de almacén como son maderas, brea, alquitrán, sebo en pan, y velas de cebo, saleas y cueros, esteras, palmas y cal medicinal, obras nuevas de herrería, cerrajería, armería, tornería, y sus adobios y otros	58.000
ALQUILERES	
Para satisfacer la casa que sirve de ministerio, tesorería, botica, custodia de velamen de las embarcaciones, depósito de harinas y otros al respecto de 44 pesos al mes	4.224

Para el de dos bodegas que sirven de almacén de las carnes del repuesto y otros víveres al respecto de 6 pesos cada una al mes	1.152
Para el de otra dónde se custodian la brea y alquitrán al de 4 ½ pesos	432
	Total: 5.808
PORTES DE CARTAS	
Para pagar el porte de las cartas y pliegos de oficio que se reciben y despachan por la Comandancia y Ministerio de la Escuadra	2.000
GASTOS EXTRAORDINARIOS	
Para los gastos extraordinarios de acarretos de los pertrechos y víveres que se compran, los de los que entran y salen de los almacenes para subsistencia de las embarcaciones, el del velamen y cajas de medicinas de ellas se necesita	4.430
RESUMEN	
Sueldos de todas clases	577.962,1 ½
Gratificaciones de todas clases	142.304,32 ½
Raciones	538.045
Estancias de hospital	47.450
Jornales de maestranza	48.000
Pertrechos	58.000
Alquileres de casa y almacenes	5.808
Portes de cartas y pliegos de oficio	2.000
Gastos extraordinarios	4.430
	Total: 1.424.000
<p>Importa este presupuesto un millón cuatrocientos veinticuatro mil reales de plata líquidos que hacen ciento setenta y ocho mil pesos. Cartagena de Indias, nueve de abril de mil setecientos setenta y siete. Fernando de Lortia. Joaquín de Cañaveral. Ignacio Rico. Antonio de Contreras. Juan Antonio Martínez.</p> <p>Es copia de su original de que certifico. México veinte y seis de junio de mil setecientos setenta y siete.</p> <p>Melchor de Peramás.</p>	

9. AGI, Santa Fe, 577A. Copia de una carta del marqués de González de Castejón para don Fernando de Lortia. Informa sobre el proyecto militar que tenían los británicos para pasar a través de Guatemala al mar del Sur y las instrucciones para impedirselo. Cartagena, 14 de diciembre de 1779.

Duplicado

Copia única que acompaña la carta reservada de preferencia del virrey de

Santa Fe número 17.

Se sabe con la mayor certeza que una compañía de comerciantes de Londres autorizada por el gobierno, está formando un armamento considerable para ir a las costas de Guatemala a poner en ejecución el proyecto del capitán Smith que ha prometido facilitar desde la mar del Norte a la del Sur la comunicación que tanto ha anhelado de un siglo a esta parte el gobierno británico. Su plan es seguir en el Río de San Juan, por donde se puede penetrar hasta el lado de Nicaragua, apoderándose de él, conquistando, o destruyendo los establecimientos, o fuertes que tengamos en sus orillas, y pasar desde allí a la bahía de Papagayos situada en la mar del Sur, y comunicable con el referido lago.

Para el logro de esta empresa formada con presencia de las descripciones, y planos más exactos, cuentan los ingleses con los conocimientos, y conexiones que tienen en el país de los Mosquitos, y la práctica que el autor del proyecto adquirió de aquellos parajes donde estuvo domiciliado dieciocho años consecutivos. Apoderados del río de San Juan, se proponen construir a cubierto de los espesos bosques, que bordan los ríos de este país, los cuales por la mayor parte entran en el lago de Nicaragua, embarcaciones de fuerzas, y de transporte, proporcionadas al caudal de sus aguas, y capaces de señorear su navegación y al mismo tiempo que se haga esta expedición por el Norte piensan que vaya otro armamento de suficientes fuerzas al Sur por el Cabo de Hornos a apoderarse de la bahía de Papagayos, y que concurren las dos expediciones en un punto para asegurar su buen éxito.

Se deja considerar el trastorno que causaría a nuestro comercio, que la Inglaterra abriese comunicación entre los dos mares, y extendiese a la del Sur el despotismo, y violencias con que han apurado el sufrimiento de las naciones marítimas de Europa; y por lo mismo todos los que conocen nuestros verdaderos intereses deben dedicarse con esfuerzo a estorbar un suceso que causaría la más fatal revolución.

En su consecuencia se dan las convenientes órdenes al virrey del

Perú, y al comandante de Marina en aquellos mares para destruir la expedición que debe dirigirse por el Cabo de Hornos, antes que de principio a sus hostilidades, y al virrey de Santa Fe se le previene igualmente envíe a la bahía de Honduras esos guardacostas unido a la fragata Industria del mando de vuestra señoría y a otras dos que deben agregarse a vuestra señoría en el paraje que tenga por más conveniente el comandante de Marina en la Habana, como así se le previene en este correo, cuya expedición quiere el rey mande vuestra señoría y se dirija a observar los movimientos de los contrarios por esa parte del Norte, procurando prevenir sus designios contra el río de San Juan, o apoyar las operaciones de las tropas de tierra, que vayan a defender sus orillas, y arrojar los ingleses de aquellas costas; bajo el concepto de que el armamento inglés, como formado por particulares será de embarcaciones de poco porte; y así parece exigirlo la naturaleza de su expedición: y por consiguiente no será difícil salirle al encuentro, y dispersarlo, o destruirlo antes de llegar a su objeto, como así lo confía el rey del celo de vuestra señoría y que contribuirá en cuanto por su parte pueda a desconcertar los ambiciosos designios del gabinete británico. Todo lo que de orden de su majestad prevengo a vuestra señoría para su respectivo debido cumplimiento: Y también que se advierte al citado virrey de Santa Fe, envíe al presidente de Guatemala los socorros de armas, y cuales quiera otros, que haya pedido, y sea posible remitirle. Dios guarde a vuestra señoría muchos años. San Ildefonso treinta y uno de agosto de mil setecientos setenta y nueve. El marqués González de Castejón. Señor don Fernando de Lartia. Es copia de su original. Cartagena catorce de diciembre de mil setecientos setenta y nueve. Fernando de Lortia.

Es copia.

Flores

10. AGN, Milicias y Marina, 53. Oficio de Joseph de Gálvez para el virrey de Santa Fe. Informa que el rey dispuso el retiro de los buques de la Real Armada apostados en Cartagena de Indias a La Habana. El Pardo, 23 de marzo de 1784.

Enterado el rey de lo que vuestra excelencia expone en su reservada nº 57 de 13 de octubre del año próximo pasado dando cuenta de haber mandado abrir registro en la fragata, o para dividir los riesgos, y manifestando la utilidad que se seguirá al real erario de que el lugar de las fragatas guardacostas de Cartagena, se pongan embarcaciones menores como propuso a vuestra excelencia el comercio. Ha resuelto su majestad que se retiren de Cartagena las fragatas, y demás buques de su Real Armada con la Comandancia, y Ministerio de Marina, y que se restituyan a La Habana, a cuyo fin se comunicaran también las órdenes respectivas por el Ministerio de Marina al comandante de ella en Cartagena para que cumpla las que vuestra excelencia debe dirigirle sobre este asunto. Y yo prevengo al intendente de Caracas con esta fecha que para resguardo de las costas de ese reino disponga que pasen los guardacostas que allí sobran; pues si fuere preciso algún otro podrá ponerse después; pero en el caso de que en lo sucesivo se necesite alguna fragata de guerra para registro, y conducción de caudales a estos reinos la pedirá vuestra excelencia al comandante de Marina de la Habana. Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. El pardo, 23 de marzo de 1784.

Joseph de Gálvez

Señor arzobispo virrey de Santa Fe

11. AGN, Milicias y Marina, 65. Oficio de Sonora para el virrey de Santa Fe. Informa sobre el plan de resguardo de don Juan Álvarez de Veriña. El Pardo, 12 de marzo de 1787.

Ha visto el rey el plan general que con carta de 15 de noviembre del año próximo pasado nº 1.397 ha remitido vuestra excelencia formado por don Juan Álvarez de Veriña comandante del resguardo, para proporcionar con más facilidad el de las costas de ese reino, Capitanía General de

Caracas e islas adyacentes. En su consecuencia quiere su majestad que vuestra excelencia disponga lo que regularé conveniente y preciso en la actualidad sin fiar este punto a otro dictamen ni comandancia como le está ya prevenido anteriormente auxiliando a Veriña en cuanto se le ofrezca para llevar adelante su celoso empeño. Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. El Pardo, 12 de marzo de 1787.

Sonora

Señor arzobispo virrey de Santa Fe

12. AGN, Milicias y Marina, 62. Oficio de Joseph de Carrión y Andrade para don Antonio Caballero y Góngora. Informa sobre el nombramiento del capitán de fragata don Luis de Arguedas como comandante de Marina. Cartagena de Indias, 14 de abril de 1787.

Nota al margen: El comandante general de la plaza dice de vuestra excelencia dispondrá se dé a reconocer por comandante de Marina al capitán de fragata don Luis de Arguedas.

Excelentísimo señor:

Quedo enterado de cuanto vuestra excelencia me previene acerca de haberse servido nombrar con real aprobación por comandante de Marina al capitán de fragata don Luis de Arguedas; y para que se le haga y tenga por tal mandaré se dé a reconocer en la orden general de esta guarnición, con lo que será cumplida la de vuestra excelencia.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. Cartagena, 14 de abril de 1787.

Excelentísimo señor

Joseph de Carrión y Andrade

Excelentísimo señor don Antonio caballero y Góngora

13. AGN, Milicias y Marina, 49. Oficio de Juan Álvarez de Veriña para el virrey. Informa sobre el arresto por insubordinación del capitán de la goleta “Melisendra” don Manuel Agustín Carril. Río Hacha, 16 de octubre de 1787.

Excelentísimo señor:

Señor.

A la muy favorecida de vuestra excelencia fecha 26 del próximo pasado septiembre, en que vuestra excelencia se ha dignado resolver por punto general, que los capitanes de los buques guardacostas se presenten, no solo a vuestra excelencia, sino también al gobernador como jefe de la plaza, y al comandante de Marina como respectivo de su cuerpo; y que habiendo faltado al cumplimiento de esta orden don Manuel Agustín Carril capitán de la goleta Melisendra que vuestra excelencia se ha dignado mandar ponerle en arresto despedido del servicio; y que se ejecutará lo mismo con cuantos incurran en semejante inobservancia a las órdenes de vuestra excelencia venero tan superiores determinaciones, como debo, y creo que enterados dichos capitanes jamás faltaran; haciendo presente; con la veneración debía a vuestra excelencia; que Carril vino de España con Ycuza, y no faltó de su lado hasta concluir la trabajosa campaña de Bahía Honda con la vida de este, y después a cumplido hasta en la presente, de la que le toca mucha parte en la ejecución; y si fuera del agrado de vuestra excelencia, el que un solo yerro; que se remedia dando satisfacción; no obscureciese tanto mérito, agradecería no experimentase tanto mal, pero siempre guardaré como sagrados los mandatos de vuestra excelencia.

Tengo pasado copia a don Fabián Abances, del destino que vuestra excelencia se sirve dar a don Francisco Santoyo, a don Félix Lajust, y a don José Leal; con que lleve tan buena correlación, como que tuvo siempre su gallardete largo, y tomó la sopa en esta balandra muchas veces, y porque me dijo quedaba desamparado arriba, envíe a Santoyo, a que por bien al mar recalase a Bahía Honda, y se viniese al mar recalase a Bahía Honda, y se viniese al instante sino hallaba novedad; para allí salió dicho avances, el doce de este; Santa Marta está seguro mientras carena en Taumaturgo, y aquí con el Liter Jorge y Cartagena con San Miguel y la Nancy que no ha parecido.

Hallándome restablecido voy a seguir la campaña como vuestra

excelencia me ordena, y llevaré cuando arribe la tropa de la princesa.

La balandra que avisé a vuestra excelencia se hallaba a la vista en 12 del que sigue fue la de don Ramón López de esta, que va cargada de sal, y lleva la presente, hasta que don Francisco Santoyo, llegue, y transporte en la que me hallo, y tome el mando de la San Miguel, para que así se cumplan más breve las respetables ordenes de vuestra excelencia pues no tengo gente para mandarla en seguridad, ni de tierra me dan otra cosa que víveres.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. Balandra presa San Francisco de Paula, al ancla en esta rada de Río Hacha, y octubre 16 de 1787.

Excelentísimo señor virrey, gobernador y capitán general, y arzobispo de Santa Fe

Juan Álvarez de Veriña

14. AGM, Expediciones 7. Oficio de Luis Arguedas para Antonio Valdés y Bazán. Informa sobre el estado de los guardacostas bajo el mando de los corsarios particulares. Cartagena de las Indias, 2 de noviembre de 1787.

Excelentísimo señor:

Muy señor mío por las reflexiones del diario, y confidencial reservada número 2 que con fecha de 15 de julio último remití a vuestra excelencia se habrá enterado de la casta de gentes que dotan estos guardacostas, cuyas ilimitadas facultades les han hecho cometer cuanto exceso puede vuestra excelencia imaginar se les prevendrán a sujetos que nunca han servido al rey, ni visto sus Ordenanzas, forjándose unas a su antojo para armar sus buques, y manejarlos según les ha adaptado, sin prestar subordinación en puerto, ni fuera de él más que al virrey, dando licencias, subiendo plazas, dotando de pertrechos, tropa, y gente, y verificando transbodos, y consumos a medida de su deseo, sin pasar a debido tiempo estas noticias a la contaduría, ni las de las muertes, deserciones y más novedades.

Vuestra excelencia puede considerar que trastorno se habrá originado en la cuenta y razón, no existiendo más sujetos inteligentes en esta contaduría que el contador principal, guardalmacén, e interventor cada uno solo en su ramo para las vastas atenciones del día, y la diferencia de raciones, y sueldos asignados que gozan en barlovento conforme a los corsarios de Caracas, sin regularidad ni correspondencia alguna con los nuestros, aunque regresados a esta se les ha suministrado la de Armada a que siempre me he ceñido, tanto en esta parte, como en la que respecta a los sueldos de marinería según las plazas de cada individuo, a pesar de los clamores, y disgustos que han hecho patentes a la superioridad, bajo el concepto de no saber yo otro método más beneficioso a el real erario ni más fácil para llevar una escrupulosa cuenta y razón con la claridad debida.

Señor excelentísimo he tocado por mí mismo los defectos de este ramo en toda su extensión, y puedo asegurar a vuestra excelencia que nunca se hallará su majestad bien servido por estos guardacostas ínterin no se doten con oficiales de la Armada, y cualesquiera se harán cargo a primera vista no ser posible infundir los conocimientos de Ordenanza y de subordinación a unos aventureros ignorantes, y de baja extracción, que no solo carecen de los rudimentos que franquea una mediana crianza, pero que jamás han pisado buques del rey donde es indispensable manejarse con la mayor economía, y arreglo. No es posible hacerles comprender cuáles son sus principales obligaciones, y solo el fin de contener en la parte que he podido estos desordenes me ha hecho aguantar hasta que vuestra excelencia se ha dignado por un efecto de su bondad dar oídos a mis justos clamores, y para prueba de la insubordinación con que se manejan, ha llegado el caso de que por no pedirme auxilio, no dieron porte de una embarcación mercante que incendió un rayo en bahía el 28 de agosto próximo pasado, dejándola arder desde las once de la noche hasta las seis de la mañana del día siguiente que tuve noticia de la desgracia por don Juan Antonio Ferro, y fui en persona a hacer vararla para apagar el

fuego echándola a pique: reconvenido por mí el comandante guardacostas que se hallaba en bahía muy inmediato al fuego, dijo que él no tenía que ver con otro alguno que con el virrey, sin hacerse cargo que hallándose distante un cable de las demás embarcaciones surtas en el puerto la incendiada, expulsó aquellas a un desastre general, sobre cuyos particulares informé a este señor virrey, quien sin duda hubiera atendido a mi exposición echa de oficio, y confidencial, a no contenerlo varias órdenes que favorecían a estos aventureros ignorándose en la corte sus procederes.

Se puede asegurar que en estos dos años han ascendido los gastos del ramo de guardacostas a más de quinientos mil pesos en cada uno: Con este conocimiento luego que entré últimamente en la Comandancia, viendo la imposibilidad de soportar gastos tan excesivos, y que no eran necesarias tantas embarcaciones armadas; sin embargo, de que aun los indios no pensaban tratar de paces, empecé a desarmar, y a despedir, y lo continuó atendiendo a que la necesidad obligó a servirse de gentes inútiles, y perjudiciales por todos términos, cuya resolución me ha originado no pocas desazones.

No es posible que una persona sola pueda dar vado a los diferentes asuntos que diariamente ocurren en esta Comandancia por hallarse en el día reunidos en el actual comandante los ramos de Matrícula, y Ministerio: Antes había Ministro de Marina, y subdelegado de Matrícula con quienes descansaba el comandante; pero hoy tengo a mi cargo todos estos ramos que se hallan sumamente recargados, y complicados con el crecido número de embarcaciones, y falta de sujetos inteligentes: he procurado con el mayor esfuerzo dejar aclarados todos los asuntos pendientes estableciendo los métodos más sencillos, y prácticos de ordenanza para llevar en lo sucesivo un debido arreglo; pero a pesar de mis desvelos no he conseguido el deseado fin, y puedo asegurar a vuestra excelencia que jamás llegarán a formalizarse las cuentas que corresponden a guardacostas a no cortar de raíz los inconvenientes que lo impiden pasando por cuantas

nulidades y desaciertos han hecho estos ignorantes aventureros, y llevando una nueva cuenta y razón por medio de sujetos propios para el desempeño de sus respectivos cargos, y en descargo de mi honor, y de mi conciencia no puedo dejar de repetir a vuestra excelencia que mientras no vengan oficiales de la Armada y dependientes de Contaduría a dotar estos guardacostas, crecerán cada vez más los perjuicios contra el real erario, y servicio de su majestad.

El no haberme respondido de oficio este señor arzobispo virrey al en que le pedía nombrarse sujeto a quien entregar la comandancia para verificar mi regreso a España en virtud de la real orden comunicada por vuestra excelencia para este efecto y las continuas indisposiciones de estómago, y suma flaqueza que experimento en la cabeza, me obligaron a suplicar nuevamente a este virrey me descargase de la comandancia, en cuya consecuencia la ha puesto a cargo del teniente de fragata don Fernando Murillo ínterin que yo recupero mi quebrantada salud.

En parte me ha proporcionado este destino la ocasión de imponerme en infinitad de cosas que ignoraba estando en otros cualesquiera que no hubiera tenido reunidos los diferentes ramos que se refunden en el día en el comandante, y no me sería trabajoso manejarlos con facilidad si tuviera subalternos de mi cuerpo de quien echar mano con el conocimiento práctico de dos años que he adquirido en este país, y los inmediatos de su jurisdicción, sino me urgiera regresar a España para atender a mi pobre familia en la parte que me sea posible.

La dulzura y bondad de este señor virrey junto a las órdenes que tenía de la corte a favor de estos aventureros, han sido causada de los mencionados desordenes; Pero señor excelentísimo me queda la satisfacción de haber procedido en medio de estas turbulencias con cuanta moderación ha sido tolerable a mí persona, sufriendo lo que no es creíble sin desdecir de mi carácter constantemente adicto, y agradecido a mis principales, y directos jefes; Así el difunto señor marqués de Sonora no conoció mi firma, como vuestra excelencia habrá notado en el

reconocimiento de papeles de la Secretaría de Indias, ni considere tener motivos para molestar en cosa alguna, y creo que solo la necesidad de un oficial de Marina hubiera causado mi estada en estos países; la prueba más convincente que sólo han procurado servirse de mi sin otro fin, es que el marqués de Sonora, ni me dio gratificación alguna, ni me consta haya solicitado de vuestra excelencia se me hiciese la menor gracia en mi cuerpo, ni fuera de el: No es mérito que alegaré señor excelentísimo pues considero de obligación en hombres bien nacidos ser constantemente agradecidos a sus protectores como se ha dignado vuestra excelencia serlo mío.

Este señor virrey me ha dicho de palabra, que pasado el tiempo de huracanes podré en el mes de diciembre emprender mi marcha para España; según comprendo dando tiempo a que vuestra excelencia mande oficiales, y buques de la Armada para montar esta máquina que se halla enteramente descuadernada, y yo deseo tener la satisfacción de ver lo más pronto que me sea dable a vuestra excelencia para informarle verbalmente sobre diferentes particulares de estos países.

Nuestro señor prospere la importante vida de vuestra excelencia dilatados años. Cartagena de las Indias a 2 de noviembre de 1787.

Excelentísimo señor

Luis Arguedas

Excelentísimo señor bailío frey don Antonio Valdés y Bazán

15. AGI, Santa Fe, 1095. Estado de las embarcaciones guardacostas elaborado por Fernando Murillo. Cartagena de Indias, 11 de enero de 1788.

ESTADO QUE MANIFIESTA LAS EMBARCACIONES DEL REY DESTINADAS A IMPEDIR EL TRATO ILÍCITO EN LAS COSTAS SEPTENTRIONALES DE TIERRA FIRME CON EXPRESIÓN DE SUS NOMBRES, PORTES, CAPITANES, QUE LAS MANDAN, TRIPULACIONES Y GUARNICIONES														
Clase y nombres de los buques		Buques comisionados por el excelentísimo señor virrey a las órdenes del capitán de mar y guerra don Juan Álvarez de Veriña												
	Portes	Nombres de los capitanes	Oficiales mayores	Oficiales de mar	Tropa de infantería	Tropa de artillería	Artilleros de preferencia	Artilleros ordinarios	Marineros	grumetes	Pajes	Total	Criados	
Balandra	14	Don Juan Álvarez de Veriña	7	6	0	1	8	12	25	40	1	100	5	
Goleta	2	Don Ramón Echendía	2	4	0	0	5	2	5	9	0	27	0	
Balandra	12	Don Juan Antonio Ferro	5	6	10	2	3	8	14	12	0	60	5	
Goleta	12	Don Miguel Patiño	3	6	10	2	3	8	14	12	0	60	3	
Balauz	16	Don Fabián Avances	7	9	13	1	12	9	14	11	1	77	5	
Balandra	14	Don Francisco Santoyo	6	7	0	1	6	8	16	22	0	66	4	
Balauz	12	Don Félix Lajus	4	7	0	1	6	6	12	10	3	49	4	
Balauz	6	Don Andrés Capenichiquí	2	3	0	1	0	11	11	5	2	35	0	
Lanchas cañoneras destinadas al crucero de las costas del Darién al mando de don Manuel Echendía														
Cañoneras	3	Don Manuel Echendía	1	4	0	0	1	2	22	0	1	31	0	
	3	Don Francisco Echano	1	3	0	0	1	2	22	0	1	30	0	
	3	Don Antonio Corro	1	3	0	0	1	2	22	0	1	30	0	
Galeotas destinadas a dicho crucero y a las órdenes de Bartolomé Camilo García														
Galeotas	2	Bartolomé Camilo García	1	2	0	0	2	4	20	4	0	33	0	
	2	Francisco Mateu de Deu	1	1	0	0	1	4	19	4	0	30	0	
	2	Josef Riquenne	1	1	0	0	1	4	20	3	0	30	0	
	2	Bernardo López	1	1	0	0	1	4	16	7	0	30	0	
Buques sin artillar destinados a transporte de tropas y víveres al Darién														
Bergantín	4	Don Vicente Soulier	1	2	0	0	1	5	6	9	0	24	0	
Bergantín	4	Coro	1	2	0	0	1	4	7	9	0	24	0	
Bergantín	4	Don Francisco Sánchez	1	2	0	0	1	3	6	10	0	23	0	
Bergantín	4	Belianus	1	2	0	0	0	4	5	7	0	19	0	
Goleta	4	Don Josef Teal	1	2	0	0	0	4	5	7	0	19	0	
Goleta	4	Bento Diz	0	1	0	0	1	2	2	2	0	8	0	
Goleta	4	Francisco Porcela	0	1	0	0	1	1	3	2	0	8	0	
Buques desarmados y recorridos en este Arsenal														
		Fragata San Antonio			Goleta Don Quijote				Balandra Santiago					
		Bergantín Princesa			Goleta Amable Margarita				Balandra Covadonga					
		Bergantín Amisad			Goleta San Fernando				Balandra Mítilina					

1º Todos estos buques se hallan estancos, completos de sus arboladuras, aparejo pendiente, velamen y demás utensilios correspondientes.
2º Ignoriéndose en esta Comandancia el costo de los renglones más principales que consumen estos guardacostas, como son harinas, jarcas, betunes, arboladuras, lonas, fierro y otros utensilios por no correr las compras por este ministerio es imposible dar razón de los gastos anuales; sin embargo por un compendio prudencial conjeturo ascenderá el gasto a quinientos y cincuenta, o seiscientos mil pesos al año.
Cartagena de Indias a 11 de enero de 1788.
Fernando Murillo

16. AGN, Milicias y Marina, 49. Oficio de Manuel Trujillo de Castillo para el virrey. Informa sobre el dinero suplido a los guardacostas de Santa Marta. Santa Marta, 4 de marzo de 1788.

Excelentísimo señor:

Tenemos remitidos a la Contaduría de Marina de esa plaza una noticia general con los comprobantes respectivos de lo suplido por esta cajas, en carenas, habilitaciones y socorros de los barcos guardacostas y sus individuos, cuyas sumas ascienden a cincuenta y seis mil seiscientos diecinueve pesos dos y tres cuartillos reales. Estos suplementos tan considerables y otros de igual naturaleza tienen a estas cajas absolutamente inhábiles para verificar los acopios de palo de Brasil tan recomendados por vuestra excelencia y tan interesantes al real servicio y acaso no podrán satisfacer las pensiones de la plaza y demás urgencias suyas. Por tanto vuestra excelencia si fuese de su superior agrado se dignará mandar se reintegre a estas cajas aquella suma.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. Santa Marta, marzo 4 de 1788.

Excelentísimo Señor

don Santiago López

Manuel Trujillo de Castillo

Excelentísimo señor virrey del reino

17. AGM, Matrículas a Indias, 1944. Estado de la maestranza de matriculados, elaborado por Fernando Murillo. Cartagena de India 6 de marzo de 1788.

Estado que manifiesta la maestranza de matriculados existentes en la plaza de Cartagena de Indias con expresión de sus oficios, maestros mayores, oficiales, obreros, aprendices, total de cada uno de ellos, y el general de todos					
Oficios	Maestros mayores	Oficiales	Obreros	Aprendices	Total
Carpinteros de rivera	Don Antonio Castañeda ayudante de	47	21	40	108

	construcción por el excelentísimo señor virrey				
Aserradores		36	0	0	36
Carpinteros de lo blanco		10	0	2	12
Calafates	Sebastián de Osse	59	15	28	102
Herreros	Pedro Romero	3	5	11	19
Pintores	Manuel Paredes	0	0	1	1
Albañiles	Valerio Calseta	3	2	7	12
Torneros	Juan Bautista Salas	4	4	4	12
Veleros	José Sánchez	10	0	1	11
Total General	7	172	47	94	320
Cartagena de India 6 de marzo de 1788. Nº 18. Fernando Murillo					

18. AGM, Expediciones, 7. Borrador referente a la construcción de las lanchas cañoneras que ha establecido el virrey de Santa Fe para los nuevos establecimientos del Darién. Aranjuez, 24 de mayo de 1788.

Aranjuez, 24 de mayo 88

Noticias de buques de Cartagena de Indias.

Señor:

De las lanchas cañoneras, que ha establecido el arzobispo virrey de Santa Fe, para los nuevos establecimientos del Darién, se habían concluido en 12 de enero próximo pasado 3 y empezándose la construcción de la 4ª y 5ª.

El comandante accidental de Marina, remite noticia de las dimensiones de estas lanchas, cuyas circunstancias son con aparejo de balandra, cubierta cerradas, 28 remos, un cañón de a 24 a proa que gira a todas partes; 2 de a 4 a popa, que pueden pasar a proa, y 22 pedreros; siendo el casto de cada lancha, 6.299 pesos.

Nota: en consecuencia de noticia dada por dicho comandante de este establecimiento se precisó al virrey en 24 de octubre último que antes de procederse a la construcción de las 10 lanchas informe el costo, que tendrían, los parajes en que hayan de apostarse, objetos que deban desempeñar, y ventajas, que han de producir.

19. AGI, Santa Fe, 905. Oficio del virrey Francisco Gil y Lemos para el señor bailio fray Antonio Valdés. Informa sobre las deudas de las cajas de Cartagena de Indias y pide que se continúen enviando los situados de Veracruz para la Marina. Cartagena de Indias, 30 de enero de 1789.

Por la adjunta relación que me han pasado los oficiales reales de estas cajas al mismo tiempo que se instruirá vuestra excelencia de los actuales empeños y deudas de la Real Hacienda se impondrá también de las varias cantidades en que consistían de las varias cantidades en que consistían algunos fondos privilegiados y remisibles a esos reinos que se han consumido en este para subvenir a las extraordinarias atenciones con que fue gravado el erario, y de que he dado alguna idea en mí oficio de esta fecha n° 10 pidiendo en el del n° 9 que se apliquen los productos líquidos de las cuantiosas remesas de quina hechas desde en puerto para cubrir los expresados fondos.

Ya he hecho algunas reformas económicas en ciertos objetos y continuaré haciendo las que me parezcan necesarias y convenientes pero ni estas ni aquellas bastaran a desempeñar la Real Hacienda en mucho tiempo por más que se apuren los arbitrios de la economía. Las atenciones fijas del erario, consumen casi todos sus productos, y es preciso sobrellevar algunas de las extraordinarias en que no es dable una absoluta reforma, porque se perdería lo adquirido, y los gastos hechos en la adquisición.

Viéndome obligado por las presentes circunstancias a adoptar este prudente temperamento he advertido que la Marina hace el principal gasto en esta plaza desde el año de 83 que no viene de Veracruz el situado de

178.000 pesos anuales asignados para la subsistencia de este cuerpo. Se ignora el motivo, y no se sabe si la falta de esta situación dimana de orden superior, ni si la han reclamado en algún tiempo.

En medio de esta incertidumbre creo ser de mi obligación representarlo a vuestra excelencia para que informándolo a su majestad se provea la continuación de aquel socorro, y el reintegro a estas cajas por las de Veracruz de lo que han dejado de percibir desde la citada época. De este modo quedará aquí más desahogado el erario, se ocurrirá prontamente a las atenciones fijas de servicio, podrá subvenirse a las extraordinarias, y se contará con algún residuo para los útiles e importantes fines a que el rey se sirva destinarlo en bien del Estado.

Nuestro señor guarde a vuestra excelencia muchos años. Cartagena
30 de enero de 1789.

20. AGM, Expediciones, 9. Oficio de Juan Antonio Gastelu para Antonio Valdés. Informa que se armaron por orden del virrey dos balandras para hacer el corso en barlovento hasta el Saco de Maracaibo. Cartagena de Indias, 31 de enero de 1789.

Nº 5

Excelentísimo señor:

[Nota al margen:] El comandante de la Marina de Cartagena de Indias da cuenta de haberse armado en dicho puerto por disposición del virrey dos balandras y conferido sus mandos al teniente de navío don Manuel Urterabel y al de fragata don Fernando Jorganes con destino a hacer el corso por la parte de barlovento hasta el Saco de Maracaibo persiguiendo y apresando toda embarcación nacional o extranjera que se emplee en hacerlo o parezca sospechosa y que por no haber pólvora en el Almacén de Marina será necesario proveer a dichos buques de la dotación de esta fragata en caso de que no pueda darla la plaza.

Fecho en 20 de junio de 89 presente y duplicado.

Por disposición del virrey de Santa Fe se han habilitado en este

puerto las dos balandras San Joseph y Nuestra Señora de Covadonga y conferido los mandos de estos buques al teniente de navío don Manuel Urtezabel y al de fragata don Fernando Torganes con el fin de registrar los puertos, surgideros y calas de la costa de barlovento hasta el Saco de Maracaibo y de impedir el trato ilícito, persiguiendo y apresando a toda embarcación española o extranjera que se emplee en hacerlo o se haga sospechosa por su rumbo o por efectos de contrabando que se reconozcan a su bordo; a cuyo efecto se han embarcado en cada uno de dichos buques setenta días de víveres, y será necesario proveerles (si no me la franqueare la plaza) de la pólvora de esta fragata, por no haber en el Almacén de Marina otra que la de la dotación de la nombrada Santa Leocadia: Todo lo cual participo a vuestra excelencia para noticia de Su Majestad.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. A bordo de la fragata Santa Agueda surta en el puerto de Cartagena de Indias a 31 de enero de 1789.

Excelentísimo señor

Juan Antonio Gastelu

Excelentísimo señor baylio frey don Antonio Valdés

21. AGM, Expediciones, 9. Lista de los guardacostas que realizan diversas misiones, elaborada por Juan Antonio Gastelu. A bordo de la fragata “Santa Agueda” anclada en Cartagena de Indias, 31 de marzo de 1789.

LISTA DE LOS BUQUES DE SU MAJESTAD QUE EXISTEN EN ESTE PUERTO, HACIENDO EL CORSO O DESTINADOS A TRANSPORTAR TROPAS Y CONDUCIR VÍVERES A LOS NUEVOS ESTABLECIMIENTOS DEL DARIÉN CON EXPRESIÓNDE SUS PORTES Y TONELADAS QUE MIDEN		
Fragata	Portes	Toneladas
San Antonio	18	145
Bergantines	Portes	Toneladas
San Joaquín	20	168
Princesa	12	115
Amistad	12	87
San Joseph y las ánimas	10	74
Don Behanis	00	160

Balandras	Portes	Toneladas
San Joseph	14	109
Nuestra Señora de Covadonga	12	78
San Miguel	12	96
Santiago	10	74
Casildea	10	97
Miaulina	8	50
Goletas	Portes	Toneladas
Don Quijote	14	95
Victoria	14	110
Pentampolin	14	112
San Gregorio Taumaturgo	12	75
Amable Margarita	12	78
San Fernando	10	72
Carmen	4	45
Chula	4	30
Nancy	4	32
Rosalía	0	40
Lanchas cañoneras con aparejo de balandra	Portes	Toneladas
La Pentiquiniestra	3	26
Maritornes	3	26
Melisendra	3	26
Micomicon	3	26
Quintaño	3	26
Galeotas	Portes	Toneladas
Víbora	2	26
Dulcinea	2	26
Elena	2	26
Liebre	2	26
Flecha	2	26
Excluidos		
Bergantín Coro		
Goleta Liter Jorge		
Embarcaciones menores	Remos	
Falúa de la Comandancia de Marina	17	
Bote del Arsenal. Entregado por orden del virrey al administrador de Aduana		
Otro ídem	9	
1ª lancha de auxilio		
2ª lancha ídem		
Otra ídem menor		
Una canoa para la brea		
Otra ídem para el servicio de manga		
Un cayuco para la pólvora		

EMBARCACIÓN DE LAS EXPRESADAS QUE QUEDAN ARMADAS	
Bergantín	Destino
Amistad	En el Darién
Balandras	Destino
San Miguel	Destinadas al corso
San Joseph	
Covadonga	
Casildea	Para el Darién
Goletas	Destino
Victoria	Destinadas al corso
San Gregorio Taumaturgo	
Amable Margarita	Para el Darién
Nancy	Para puertos de poca agua
Chula	En Santa Marta a disposición de aquel
	gobernador
Cañoneras	Destino
Cinco lanchas cañoneras	En el Darién
Galeotas	Destino
Víbora	En el Darién
Dulcinea	
Flecha	
A bordo de la fragata Santa Agueda surta en Cartagena de Indias 31 de marzo de 1789.	
Juan Antonio Gastelu	

22. AGM, Expediciones, 9. Oficio de Juan Antonio Gastelu para Antonio Valdés. Informa de la salida de la balandra “San Joseph” a realizar el corso desde Punta Canoa hasta el Saco de Maracaibo. Abordo de la fragata “Santa Agueda” en Cartagena de Indias, 31 de mayo de 1789.

Nº 34

[Nota al margen:] El comandante de Marina de Cartagena de Indias da cuenta de la salida de una balandra de su majestad para hacer el corso.

Excelentísimo señor:

El día 26 del corriente salió de este puerto la balandra San Joseph del mando del teniente de navío don Manuel Urtezabel con el objeto

principal de registrar todos los surgideros que hay desde Punta Canoa hasta el Saco de Maracaibo, y de hacer el corso en toda la costa intermedia para impedir el trato ilícito: participó a vuestra señoría para noticia de su majestad.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años Abordo de la fragata Santa Agueda surta en Cartagena de Indias a 31 de mayo de 1789.

[Nota al margen:] Enterado.

El rey queda noticiado por carta de vuestra señoría de 31 de marzo último nº 34 de que el 26 ha salido de ese puerto la balandra Moreph al mando del teniente de navío don Manuel Urtezabel, con destino a registrar los surgideros desde Punta Canoa hasta el Saco de Maracaibo y hacer corso en toda la costa intermedia para impedir el trato ilícito.

Dios guarde a vuestra majestad. 20 de noviembre de 89.

Fecho principal y duplicado.

Excelentísimo señor Juan Antonio Gastelu

Excelentísimo señor bailío frey Antonio Valdés

23. AGI, Santa Fe, 906. Informe del virrey Francisco Gil. Informa sobre el desorden que existe en la Real Hacienda del reino y propone soluciones. Santa Fe, 15 de junio de 1789.

Da cuenta de haber dedicado toda su atención y desvelo desde su arribo a aquel reino, a indagar el estado que tenía la Real Hacienda, sin cuyo conocimiento nada se puede proyectar, ni conducir con acierto ignorándose los productos que se recaudan, y pensiones que se satisfacen cada vez ha reconocido más la estrecha necesidad en que se hallaba de aplicar pronto remedio al desorden, confusión, y abandono con que se manejaba tan importante objeto, de que pende la felicidad y conservación de aquellos dominios.

Con este fin su primera providencia fue preguntar a la Dirección General de Rentas estancadas si los administradores tenían rendidas las cuentas de los años anteriores, y si se hallaban fenecidas y glosadas por los respectivos contadores generales, siendo uno y otro conforme a las

instrucciones formadas por el visitador general, que fue de aquel reino don Juan Gutiérrez de Piñeres autor de su establecimiento en el pie ventajoso que hoy tienen, previniéndole que en el caso de hallarse en abandono y atraso ambos puntos, según estaba informado, circulase órdenes a todas las Administraciones de su Distrito, haciéndoles saber que si dentro de tres meses no presentaban las cuentas atrasadas quedarían por el mismo hecho suspensos del empleo, y nombraría sujeto que a su costa las formase.

No salieron infundados sus temores; pues por las certificaciones dadas por los contadores generales se ha comprobado, que varios administradores, que tienen mayor ingreso como el de tabacos de Santa Fe, y plaza de Cartagena, no habían exhibido cuenta alguna muchos años había, sucediendo lo mismo con otros; y las de aguardientes se hallaban muchas sin glosar y otras sin fenecer.

Dice que igual diligencia practicó con el Tribunal mayor de cuentas, y aunque no se le ha remitido la certificación correspondiente, le es constante por su misma confesión, y las repetidas instancias que sobre este punto le ha hecho el contador mayor del mismo don Pablo Ruiz de la Bastida, faltan muchas del año de 86 y todas de 87 y 88, sin contar una infinidad de expedientes que están atrasados para su despacho.

Esta triste situación, la decadencia que se reconoce en muchas de las administraciones, los repetidos denuncios que se han hecho sobre mala versación de algunos empleados, los varios recursos que ve desatendidos por la dirección sin acordar las providencias que demandan, los perjuicios que sufrían las rentas, y finalmente la imposibilidad de reducir a puntual observancia las leyes, reales cédulas, y novísimas instrucciones, que tratan del asunto, le llenó de sobresalto considerando la necesidad del remedio y la dificultad de aplicarlo.

La costumbre introducida hasta aquí de sujetar estos asuntos a los comunes trámites del derecho era otro embarazo que le ligaba las manos para la más pronta y acertada deliberación de los expedientes, pues siendo muchos, y de materias desconocidas a los que no las han manejado, ni

tienen más instrucción que los principios del derecho, era indispensable fuese muy lenta su resolución, y expuesta a equivocaciones y yerros. Es cierto que en tales casos se piden informes a las respectivas oficinas donde corresponden aquellos; pero también lo es que en muchas cosas no se puede atender ni producir el asunto por escrito con tanta claridad y distinción como se ejecuta de palabra, oyendo discurrir a otros, y siempre aquel método ocasiona demora, cuando los negocios son de oficio y no causan derechos, ni hay partes que los agite; y no pocas veces interesa a los particulares diferir la final resolución. Esta es verosímil conformarse con lo que producen las diligencias, y razones pedidas; pero siempre queda sujeta al dictamen de un hombre solo y sin libertad el superior para elegir otro partido que pudiera ser más ventajoso y acertado.

Otro perjuicio del mayor tamaño, que sufre la Real Hacienda, es la tolerancia y disimulo con que se suele mirar a los subalternos por sus inmediatos jefes, ya por ser hechuras suyas, ya por otros respetos, no estrechándolos, según previenen las leyes, y particulares instrucciones, a que rindan sus cuentas, o después de rendidas se descuidan en su glosa, como lo ve comprobado con lo que actualmente sucede en la Dirección General y Tribunal de Cuentas.

Por último, Gil no sabe ni puede decir a su majestad con certeza, que estado tiene su Real Hacienda en aquel Virreinato. A tal punto ha llegado la confusión y el desorden que ni su antecesor Caballero le ha dado un estado fijo y puntual de las cargas, y productos de cada ramo, ni él puede ejecutarlo a su sucesor Ezpeleta en tan corto tiempo. Los gastos y atenciones se han multiplicado sin hacer el debido presupuesto del ingreso en cajas. Apenas hay objeto, que tenga fija dotación, pues las poblaciones proyectadas en el Darién con las tropas allí destinadas absorbían por centenares de miles el erario: la Marina no tenía cuota y se compraban buques y pertrechos que se han reconocido como inútiles y de poco servicio: en Santa Fe se levantó un regimiento veterano y dos de milicias disciplinadas que consumen gruesas cantidades: Se emprendió el corte de

quina de cuenta de Su Majestad y después de crecidos costos aún se duda de su actividad y buenas cualidades: Se mandó establecer una fábrica de tabaco en polvo, que después de reconocidas sus labores se mandaron suspender quedando perdida una porción de pesos en casa, sueldos del director y empleados, sucediendo lo mismo con la de pólvora: en la construcción de oficinas para cajas reales se han consumido 18.000 pesos y se pagan todos los años 400 pesos el alquiler de las tiendas que se han ocupado: de modo que si se restablece el palacio queda inútil lo más, o toda esta obra.

Le es doloroso al extremo, renovar el decadente y deplorable estado, en que se halla aquel virreinato, sobrecargado de atenciones, y exhausto de fondos para subvenir a ellas. Si las rentas estancadas, no hubieran sufragado las considerables sumas que son constantes, sería del todo imposible la conservación del reino sin graves y extraordinarios dispendios del erario, y si en tiempo no se ocurre a los perjuicios, que se experimentan por la inobservancia de las instrucciones prevenidas por el visitador Piñeres, se verá al fin agobiado el gobierno con el peso de las cargas, y sin recursos para su desempeño y satisfacción.

Gil después de una madura, y detenida reflexión sobre todo lo expuesto habiendo consultado las leyes y reales cédulas, que tratan del asunto, procurando combinar su espíritu con las actuales circunstancias, que han variado a lo infinito desde su primer establecimiento, tanto por el nuevo sistema que hoy se observa, como por el incremento, que ha tomado la Real Hacienda, y lo mucho que se han multiplicado sus ramos: y después de haber oído y consultado sujetos instruidos, y celosos del mejor servicio del rey, ha determinado el restablecimiento de las Juntas de Real Hacienda tan recomendadas por las leyes municipales, particularmente en la 159 del libro 2º título 15, la 24 título 16 del mismo libro y la 56 libro 3º, cuyo contexto y literal tenor indican el esmero y eficacia con que todos deben por sus respectivos empleos procurar el aumento del real erario, tratando semanalmente del mejor modo de facilitarlo. Lo mismo se

encarga por las posteriores soberanas resoluciones; pero lo cierto es que en el día se halla refundido todo el peso de la Administración de Real Hacienda en los virreyes sin más auxilio que su asesor. Las Audiencias están inhibidas de estos asuntos, y sus ministros tampoco pueden adquirir otras ideas de su manejo que las que le proporciona o su curiosidad o la casualidad de alguna comisión, lo que pudiera ser muy conveniente al rey y a sus vasallos.

Conducido de este modo de pensar ha querido Gil que además de la Junta General de tribunales, en que solo deberán tratarse los asuntos de mayor gravedad, y que induzcan regla general en el cobro, administración o gasto, se establezcan otras particulares compuestas de todos los ministros, según sus asignaciones a los diversos ramos, que deberán celebrarse dos veces a la semana con asistencia del virrey (si alguna grave ocupación o causa no lo impide) a las horas que sean compatibles con el despacho de sus empleos, y de las oficinas de Hacienda. La primera, que deberá tenerse los martes será para los ramos comunes y generales de la Real Hacienda; manejo económico del tribunal de cuentas sobre la glosa y revisión de las que presenten las cajas de su distrito, y las ocurrencias que hayan para su mejor manejo y se compondrá de dos ministros togados, el fiscal de su majestad, dos contadores y un oficial real, cuando se traten asuntos del Tribunal. La segunda, que se celebrará los viernes, turnará entre los de tabacos, aguardientes, y alcabalas, asistiendo los dos ministros, el fiscal, director general, y el contador de la respectiva renta cuyos asuntos se agitan, concurriendo en la de alcabalas también dos ministros, el fiscal, los dos contadores y el administrador principal del ramo en Santa Fe, considerando que los ministros de la Audiencia tienen otras comisiones y que sería gravarlos demasiado si recayeren en unos mismos la concurrencia a todas las Juntas, ha dividido esta atención por ramos: para la Junta particular de Real Hacienda, ha nombrado a los oidores don Juan Antonio Mon y don Joaquín Mosquera: para la de tabacos a los mismos: para la de aguardientes al propio Mon, y a don

Joaquín Inclán y para la de alcabalas al mismo Mon, y don Josef Mesia siendo la causa de elegir a Mon en todas, porque sin agravio de los demás compañeros, se halla con más noticias y experiencia adquiridas en la vista de Antioquía, que ha concluido felizmente, en todos los ramos de Real Hacienda, con conocidas ventajas. El regente y decano de aquella audiencia se hallan quebrantados de salud en edad avanzada, y sin fuerzas, ni conocimientos para trabajar con utilidad, y siendo Mon el subdecano, parece se cumple con lo prevenido por la ley 159 ya citada, de que el más antiguo sea siempre vocal en las Juntas, y don Joaquín Mosquera ha servido loablemente y con buen concepto la tenencia de Cartagena, y asesoría de aquel gobierno, por cuyo motivo se halla versado en los ramos todos de Real Hacienda, y particularmente en los de alcabalas.

Establecidas así las Juntas con uniforme acuerdo de todos los Tribunales, y asenso del Ministerio Fiscal ha pasado oficio al asesor general del Virreinato, para que mandase al escribano de gobierno diese cuenta de todos los negocios pendientes que no fuesen contenciosos entre partes, y únicamente formados sobre asuntos económicos de la Real Hacienda y su mejor administración o fomento; pues de estos son de los que hablan las leyes que quedan referidas, y los que verdaderamente exigen más conocimientos, que los que se proporcionan con el estudio del derecho, y no se pueden adquirir sin particular aplicación a observar las costumbres municipales, y particulares circunstancias de cada provincia, siendo también más segura cualquiera resolución después de tratado y conferido el asunto con sujetos inteligentes, y menos expuesta a condescendencias, y respetos particulares, los que por desgracia intervienen las más veces, cuando se trata de corregir alguna omisión, o exceso de los empleados.

Contestó aquel reproduciendo las propias leyes que van citadas, y habiendo pasado su oficio al fiscal de la Audiencia, hecho cargo este de la necesidad que hay de restablecer las Juntas por el atraso que experimenta el Tribunal de cuentas, y la Dirección General, ha respondido refiriendo

las tres clases de Juntas que indican las leyes, y pidió que para satisfacer al asesor general sobre sus dudas se le pasasen las reales cédulas de los años de 53 y 73 en que su majestad después de estrechar el más exacto cumplimiento de lo prevenido sobre dar y glosar cuentas, hace responsables a los virreyes de sus omisiones, pues con su inspección quedará satisfecho.

Conformándose el virrey con esta respuesta mandó sacar testimonio de dichas soberanas resoluciones para noticia del asesor, previniéndole que todos los asuntos pertenecientes a lo económico y directivo de la Real Hacienda, bien sea en común o particularmente en los ramos de rentas estancadas, como también siempre que harán de inducir regla, o establecimiento para lo sucesivo las determinaciones deben examinarse y acordarse los expedientes por las respectivas Juntas, que al efecto se han formado, y en caso de ocurrir alguna duda sobre la calificación de esto se deberá terminar por la Junta o devolviéndolo a la Tesorería o tomando providencia definitiva.

Por este medio se conseguirá que todos los empleados sean exactos y puntuales en el desempeño de sus obligación, pues examinándose su conducta por sujetos indiferentes, de carácter y justificación nunca habrá los atrasos, que ahora se experimentan en el rezago de cuentas, y usando del caudal, que manejan invirtiéndolo en su particulares giros, y negociaciones. Los ministros togados se harán capaces de tratar y discurrir en asuntos de Real Hacienda, de modo que pueden ser útiles a su majestad con sus conocimientos y experiencias: las resoluciones serán más prontas y más oportunas: cesará la tolerancia y el disimulo, y en fin reconocerán todos la obligación en que se hallan de cumplir con sus respectivos cargos, glosando las cuentas a los tiempos señalados, y obligando a sus subalternos a que las rindan cuando deben.

Acaso parecerá que la frecuencia de estas Juntas embaraza el tiempo, contra lo prevenido por las leyes, y hace más prolijos los negocios; pero no sucede así, porque teniéndose en las horas y días señalados no

puede haber más loable ocupación para un buen servidor y ministro del rey, que tratar del aumento de su erario, y conservación de su Real Hacienda.

En fin don Francisco Gil asegura que todos sus deseos se dirigen al mejor servicio de su majestad y disponer los medios en cuanto está de su parte para restablecer sus rentas a un pie floreciente, de modo que sin nuevos gravámenes de los vasallos se puedan llenar las atenciones que hoy tiene aquel virreinato, sin necesidad de auxilio de los demás, y con este objeto ha querido hasta coartar sus facultades en algún modo y tomarse esta nueva tarea únicamente por asegurar más el acierto en sus relaciones, dejando establecido un sistema que si merece como se promete la real aprobación podrá sin duda fijar la época de una feliz mudanza en la administración de Real Hacienda.

14 de octubre de 1789.

Aprobado y dándole gracias a su celo.

Resuelto en 27 de febrero de 1790.

Fecho en 16 de marzo dicho.

24. AGN, Milicias y Marina, 53. Oficio de Juan Álvarez de Veriña para el virrey Francisco Gil y Lemos. Informa sobre los sueldos de la goleta corsaria “La Carmen”. Río Hacha, 23 de junio de 1789.

Excelentísimo señor:

No habiéndome dado lugar las muchas ocupaciones en que vuestra excelencia se ha dignado emplearme a formar el plan de sueldos y raciones que debe gozar la tripulación de la goleta corsaria de su majestad nombrada el Carmen con destino al resguardo de este puerto y a las costas de su provincia guajira, lo ejecutó ahora, haciendo presente a vuestra excelencia el mayor riesgo y carestía de bastimentos que se experimenta siempre de bastimentos que se experimentan siempre aquí, más que en los demás puertos del virreinato, me ha parecido hacerlo presente a vuestra excelencia, y que les debe correr a estos el sueldo desde que les cesó el de

la Marina por haber estado siempre empleados algunos de ellos, y para que sirva de guía, a la alta penetración de vuestra excelencia formó el siguiente plan, para que si fuese del agrado de vuestra excelencia se sirva aprobarle y mandar al capitán don Francisco García Barrosa, el título pasaporte con las expresiones que vuestra excelencia contemplare necesarias y le figuró en la forma siguiente.

Al citado capitán don Francisco García de Barrosa.

Por su sueldo 35

Un criado 11

gratificaciones de mesa 30

Contramaestre Juan Castro 18

Condestable y dispenº uno mº 15

Práctico de costa Joseph Vibo 15

Seis artilleros a 8 pesos 48

Cuatro mozos a seis pesos 24

un paje 4....4

total sueldos 200....4

Por catorce raciones a dos reales diarios por cada una importan al mes 105

Importan de sueldos y raciones al mes.. 305...4.

A que deben agregarse las raciones de los delincuentes, que se destinen en castigo al servicio en dicho corsario, para cuando se ofrezca salir a las costas de arriba, y las de la tropa, que guarnezca en él en estas salidas, a donde debe ir con todo refuerzo, para que los buques mayores, no vulneren el honor del real pabellón, y si fuese preciso agregarle alguna más marinería accidental, debiendo ser efectivas, solo las plazas que van arriba expresadas, por ser mayor buque que la Chula destinada a Santa Marta; todo lo cual pongo en la alta consideración de vuestra excelencia para que se sirva determinar lo que fuere de su agrado, en la inteligencia de que me parece justo lo expuesto.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años.

Río Hacha y junio 23 de 1789.

Excelentísimo señor virrey gobernador y capitán general de este reino don Francisco Gil y Lemos

Juan Álvarez de Veriña

25. AGM, Expediciones, 11. Informe de Juan Bautista para Joaquín de Cañaveral. Relativo al corso hecho a barlovento y seis presas realizadas en la campaña. Cartagena de Indias, 7 de octubre de 1789.

Señor don Joaquín Cañaveral. Hallándome con la orden de vuestra señoría de que con la balandra San Miguel de mi mando, y la goleta San Gregorio Taumaturgo, del de don Francisco Gil y Lemos después de habilitadas, recibidas las instrucciones del corso diese con ambos la vela, lo verifiqué el día 20 de agosto, dirigiéndome según me manifestaban dichas instrucciones seguí la costa de barlovento desde el momento de la salida, reconocí escrupulosamente, todas las ensenadas, y demás parajes de la costa hasta el Cabo de Chichivacoa, desde el cual hasta las inmediaciones de Aruba y costa del Guaranao hasta la punta del Cardón, entrada del Golfete, todos puntos que siempre frecuentan todas naciones para su trato ilícito: establecí con el mayor celo mi corso, y bien breve tuve los efectos que deseaba, pues habiendo dado fondo en la ensenada del Cardón pequeño, tuve noticia se hallaban dos goletas holandesas dentro del dicho Golfete, la poca agua que ofrece este sitio a las embarcaciones de mi porte, me hizo el aprontar ambas lanchas mandadas por los primeros pilotos, y bien dotadas, salieron con los prácticos a encontrarlas; lograron con la mayor felicidad sorprenderlas, pero sus individuos al momento las abandonaron, retirándose con una descarga que hicieron, los efectos que conducían supe se habían distribuido en partes de aquella costa: después de haberlas dotado, hice se mantuviesen hasta mí nueva incorporación en un paraje seguro en la misma costa que llaman Los Taques, desde este punto seguí sin detención a Sabana del Valle y demás fondeaderos de la costa guajira, hallándome en estos términos me hizo señal el Taumaturgo,

de que hacía dieciocho pulgadas de agua por hora, y le di la orden que regresase a Los Taques y se remediase, yo seguí a la Macolla y Cabo de San Román cruzando hasta Aruba en cuyos puntos me mantuve hasta el 16 que regresándome para Los Taques y queriendo segunda vez reconocer el importante puesto del Cardón avisté al anochecer una goletilla, la que no me quedó duda era tratante, pues sus repetidas viradas para caer en la menor agua era evidente sospechosa y habiéndola alcanzado arrió su bandera holandesa, no encontrándose sino dos pedreros, seis machetes, y diez y siete tortugas; a la mañana siguiente avisté dos velas, y habiéndolas dado caza, reconocí era el Taumaturgo que conducía otra goleta inglesa nombrada la Ana María, y un bergantín francés que por la imposibilidad de remontar le dio la orden de que siguiesen a Río Hacha; unidos todos tres seguimos a la ensenada de Los Taques, donde habilitados de lo preciso, y terminándose el prefijado tiempo de la campaña seguí con las cinco y el Taumaturgo al Río Hacha, y hallándome al siguiente día en la inmediación del Cabo de Chichivacoa se avistó una vela por sotavento a la cual hice señal al Taumaturgo diese caza, y habiendo verificado su alcance reconoció que era una goleta española que sin las licencias necesarias navegaba de los cayos de San Luis en la isla de Santo Domingo al puerto de Curazao, por cuyo motivo la amarinó, y al siguiente día se nos unieron ambas logrando el Taumaturgo y nosotras con las seis presas fondear la tarde del 23 del próximo pasado en el surgidero de Río Hacha en donde pasé los correspondientes oficios al gobernador de aquella plaza para que me franquease los necesarios víveres para la dotación de todos los buques, y hallándonos de un todo pronto dimos la vela el 3 de la fecha para esta de nuestro destino donde logramos con la mayor felicidad fondear todos el día 7 del mismo.

De las seis embarcaciones presas en solas cuatro se ha encontrado la siguiente carga.

Bergantín francés

Tres baúles forrados en cuero que contienen varias piezas de lencería

listada común, como resulta por menor en su inventario.

Goleta inglesa la Ana María

Un baúl que contiene iguales géneros.

Goleta holandesa La Isabela

Noventa y nueve cueros grandes al pelo, doscientos y veinte im de venado, diez petacas de panelas, seis pedreros, diez y siete machetes.

Goleta española Nuestra Señora del Carmen

Su cargamento consiste en trescientos cajones de jabón, y catorce barricas de aguardiente de caña de la isla de Santo Domingo.

Acompañó a vuestra señoría los inventarios y demás papeles que se han encontrado abordo de las embarcaciones mencionadas, como igualmente las declaraciones que resultan de sus individuos, con individualidad de sus cargas.

Balandra San Miguel surta en Cartagena de Indias a 7 de octubre de 1789.

Juan Bautista Elizalde

Es copia Cañaveral

26. AGM, Consignaciones, 7201. Lista de los pertrechos navales que necesitan para un año la fragata y cinco guardacostas. Cartagena de Indias, 31 de octubre de 1789.

Presupuesto de los pertrechos navales que pueden necesitar durante un año la fragata, y los cinco buques guardacostas que deben quedar para celar el trato ilícito
ARBOLADURA
10 árboles de pino, desde 6 hasta 8 palmos de grueso, y de 38 a 45 codos de largo para vergas mayores de fragata y bobavaras de balandra.
10 árboles de 8 a 11 palmos, y de 40 a 50 codos, para palos mayores de navío, en caso de que arribe alguno con tal necesidad.
100 berlinguitas para bicheros y botavaras de lanchas y botes.
REMOLAR
150 remos para balandras.
300 remos para las tres lanchas de fragata incluidas dos de auxilio.
200 remos para la falúa y el bote de la fragata.
400 remos para las lanchas de los cinco guardacostas, y para otras embarcaciones menores del servicio del Arsenal.
JARCIA ALQUITRANADA

6 cables de 16 a 18 pulgadas, y 120 brazas.
12 cables de a 10 y 120 brazas.
16 cables de 9 a 8 pulgadas y 120 brazas.
16 cables de 6 a 7 pulgadas y 120 brazas.
GUINDALESAS DE 120 BRAZAS
4 piezas de 9 pulgadas.
6 piezas de 8 pulgadas a 7.
6 piezas de a 6.
12 piezas de a 5.
VETERVA DE 120 BRAZAS
25 piezas de 4 3/4 y 4 1/2 pulgadas.
30 piezas de 4 1/4 y 4.
60 piezas de 3 3/4 y 3 1/2.
60 piezas de 3 3/4 y 3.
60 piezas de 2 1/4 y 2.
60 piezas de 1 1/4 y 1 1/2.
50 piezas de 1 1/4.
JARCIA ALQUITRANADA DE PESO
100 quintales de bayben delgado.
100 quintales de piola.
150 quintales de meollar.
JARCIA BLANCA
12 piezas de sondalesa de costa de 120 brazas.
50 piezas de corredera.
4 quintales de bayben.
8 piezas de beta de 2 1/2 y 3 pulgadas para guardines de timón.
2 piezas de 5 pulgadas para guardines de fragata.
16 quintales de hilo de velas.
BANDERAS
2 banderas de cuadra españolas para fragata.
4 banderas de combate.
12 banderas de proa para fragata y balandras.
24 banderas para lanchas y botes.
2 gallardetones.
10 gallardetones para balandras.
TEJIDOS
200 piezas de lana.
200 piezas de loneta.
80 piezas de vitre.
100 piezas de crudo, o gante.
80 piezas de lanilla; 20 de la amarilla, 40 encarnada, 10 azul, y 10 blanca.
BETUNES
300 barriles de alquitrán.

300 barriles de brea negra.
10 quintales de azufre.
50 quintales de grasa.
CLAVAZÓN DE REVITE
40 quintales desde 12 hasta 9 pulgadas.
50 quintales de 8.
60 quintales de 7.
100 quintales de 6.
100 quintales de 5.
100 quintales de 4.
100 quintales de 3.
25 quintales de estoperoles.
4 quintales de tachuelas de bomba.
2 quintales de celosía.
5 quintales de clavos de pipa.
2 quintales de tonel.
6 quintales de bota surtidos.
CLAVOS DE ALA DE MOSCA
10 quintales de 2 a 1 pulgada.
METALES
10 quintales planchas de plomo de 1ª.
30 quintales de segunda.
16 plomos de escandallo de 15 a 20 libras.
24 plomos de 6 a 8.
10 potes grandes para brea.
24 potes para fogones de equipaje para guisar para 60 o 70 hombres.
25 bombas de cobre para pipería.
10 cucharas de cobre para brea.
10 espumaderas para brea.
24 cucharas para calderos de equipaje.
24 espumaderas para equipaje.
10 ollas de cobre medianas para enfermerías de balandras con sus tapas.
12 cucharas para enfermerías de balandras con sus tapas.
16 libras de alambre amarillo.
12 libras de alambre de hierro.
200 libras de alambre de estaño.
12 lantias.
HIERRO DE VIZCAYA EN BRUTO
50 quintales de planchuela ancha.
30 quintales de tocho.
400 quintales de cabilla desde 7 a 18 líneas.
100 quintales de bergajon.
50 quintales de tiradillo.
TONELERÍA

100 ejes de arcos de pipa.
10 ejes para tonel.
2.000 duelas de madera de Hamburgo.
PINTURAS
8 quintales de ocre.
10 quintales de azarcón.
12 quintales de albayalde.
400 libras de aceite de linaza.
GÉNEROS DIVERSOS
1.500 agujas surtidas de empalomar y relingar.
4.000 hojas de lata.
2.000 hojas de talco.
400 libras de cera en velones.
300 libras de cera en bujías.
100 cristales.
1.000 vidrios ordinarios.
40 libras de hilo casero y de colores.
50 pinceles de alquitranar.
50 brochas y pinceles para pintura.
25 escobillas para las cubiertas.
24 piedras de amolar.
CAPILLA
2 cajas completas.
HERRAJE
300 candados para escotillas y pañales.
16 cruces para pesos, con sus balanzas de cobre y fuego de pesas desde 10 libras hasta 2 onzas.
24 hachas para cortar leña.
24 palas de hierro.
24 azadas.
UTENSILIOS DE PILOTO
24 agujas de bitácora.
12 agujas de marcar.
24 ampolletas de media hora.
ARTILLERÍA
80 quintales de cuerda mecha.
100 quintales de pólvora en barriles de a medio quintal.
VÍVERES
400 barriles de carne y tocino.
Cartagena de Indias 31 de octubre de 1789.
Vicente Escalante.

27. AGN, Virreyes, 1. Oficio de Juan Álvarez de Veriña para el virrey. Informa que no ha pasado a su destino de Caracas debido a la falta de dinero. Cartagena de Indias, 30 de enero de 1790.

Excelentísimo señor:

Deseando pasar con brevedad al destino de Caracas, y no detenerme ya otra cosa que la falta de dinero, para poder ejecutarlo, lo pagando primero mis empeños, que son grandes por no habérseme satisfecho sueldos, gratificaciones no presas, ni poder liquidar las cuentas de los suplementos hechos por mí, el ministro de Marina, tres semanas hace sin comunicación por una enfermedad que padece peligrosa, he de merecer a vuestra excelencia se sirva proveer a mi remedio ordenando a este administrador de Aduana don Marcos de Espejo, me entregue dos mil pesos a cuenta de las muchas presas que constan en la Secretaría del virreinato entregue aquí supuesto se hallan sus importes en ser sin haberlo repartido, y que al tiempo de su ejecución se me descuenten de lo mucho que me corresponde de ellas, y de los veinte y seis mil pesos que entregó, por composición con el excelentísimo señor arzobispo virrey de la nombrada la Concepción, su dueño Martínez de Santa Marta, porque no se le embargasen sus bienes: cuyo favor me habilitará en todo para poder seguir sirviendo al rey, y obedecer a vuestra excelencia, a quien Dios guarde muchos años. Cartagena y enero 30 de 1790.

Excelentísimo señor

Juan Álvarez de Veriña

Excelentísimo señor virrey gobernador capitán general del Reino de Santa Fe

28. AGM, Consignaciones, 7201. Acta de la Junta de Marina señalando que es imposible mantener a los dos guardacostas de Santa Marta y Río Hacha con el presupuesto ordinario de la Marina. También trata sobre la deuda que mantiene el Apostadero. Cartagena de Indias, 7 de mayo de 1790.

En la Junta de Marina que se congrega en esta fecha se manifestó

una orden del señor virrey de este reino, de 9 de febrero último, en que previene que los dos corsarios de Santa Marta y Río Hacha, se costeen por cuenta de los ciento cincuenta mil pesos consignados para los gastos anuales de esta Marina; y habiendo considerado la Junta las estrechas circunstancias del día, por la escasez, y cortedad de dicha consignación para la subsistencia de estos guardacostas, de modo que se hace absolutamente imposible mantener con los ciento cincuenta mil pesos dichos dos corsarios; acordó se dé cumplimiento a la expresada orden, pero que se haga presente por el señor presidente a su excelencia esta imposibilidad, y que por el bien del mejor servicio del rey, se hace indispensablemente preciso, o que se aumente la consignación, o que se disminuya el número de los corsarios.

En la misma sesión se presentó una relación formada por el ministro don Francisco Sandoval, de las deudas que con mayor prontitud exigen ser pagadas, por no haberse satisfecho a los respectivos acreedores su haber, y los suplementos que hicieron para la subsistencia de los guardacostas; y habiendo reflexionado los señores vocales la preferencia que merecen entre sí, con atención a las presentes circunstancias de falta de dinero para satisfacerlas todas; acordaron se vayan pagando las contraídas desde 7 de enero del año último, en que volvió a este puerto la Marina Real con la fragata Santa Agueda mandada por el capitán de navío don Juan Gastelu, como son sueldos, víveres, gratificaciones de mesa, primer vino de la guarnición, y tripulación de dicha fragata, y la maestranza que se ha empleado en las carenas, y recorridas de los guardacostas desde dicha fecha, despidiéndose toda inmediatamente; y que se difiera el pago de las deudas atrasadas, y contraídas por la Marina particular establecida en 12 de enero de 87 por el señor arzobispo virrey, hasta que se consignen los caudales que se pidieron al señor virrey actual, por acuerdo de la Junta, en 9 de octubre próximo pasado.

Igualmente se manifestó una real orden de 24 de febrero de último, para que se remitan de este puerto a La Habana la corbeta San Antonio, y

bergantines F. Joaquín, princesa, y Amistad, a fin de utilizarlos allí para el servicio, debiendo venir de dicho puerto una embarcación con gente para tripularlos, y 17.300 pesos para satisfacer su valor, y el importe de sus carenas; a cuyo efecto, y para el más breve cumplimiento de esta real disposición, acordó la Junta se proceda desde luego con actividad a la carena, y habilitación de las citadas embarcaciones, supliéndose los gastos por cuenta de la expresada cantidad, a fin de que cuando llegue la embarcación de La Habana, no haga la menor demora en este puerto, si fuera posible. Cartagena de Indias 7 de mayo de 1790.

29. AGM, Consignaciones, 7201. Listado de los materiales necesarios para forrar con cobre las cuatro balandras guardacostas. Cartagena de Indias, 28 de mayo de 1790.

Nota de lo que se necesita para forrar en cobre las cuatro balandras guardacostas de este Puerto.

Dos mil trescientas cuarenta planchas de trece pulgadas de ancho cuatro pies y cuatro pulgadas de largo.

Treinta y cuatro quintales de clavos de bronce de una pulgada para clavar las planchas.

Veintiocho quintales de clavos de bronce de una y tres cuartos de pulgada para clavar y reclavar el forro de madera.

Ocho hembras de bronce para los codastes.

Ocho machos para los timones.

Ocho argollas con sus anillos y chavetas de bronce para las guías de calar el timón.

Clavos de bronce arreglado su número y grueso a las claveras de los machos y hembras, y un tercio más por los que se puedan romper.

Cuatro cáncamos de dos ojos para los varones del timón.

Ocho brazas de cadena de tres cuartos de pulgada de grueso los eslabones engosadas en los cáncamos a una braza por cadena.

Ochenta quintales de grasa para el sulaque del forro.

Cuatro mil seiscientos ocho pliegos de papel para debajo del forro

de cobre.

Tres tijeras para cortar el cobre.

Doce punzones para abrir las claveras.

Nota

Que si las planchas fueren de más pulgadas que las expresadas se arreglará el número con proporción a sus tamaños.

Que para las atenciones que puedan ocurrir se necesita un veinticinco por ciento más de planchas, de clavazón, de papel y de grasa, y de los géneros restantes dos piezas de cada especie.

Cartagena y mayo 28 de 1790.

Vicente Escalante

30. AGM, Expediciones, 13. Oficio de Joaquín de Cañaveral para Antonio Valdés. Informa que regresaron al puerto las balandras “San Josef”, “Santiago” y goleta “Taumaturgo”, con su tripulación enferma después de abandonar el establecimiento de Caimán. Cartagena de Indias, 12 de enero de 1792.

Nº 36

Excelentísimo señor:

[Nota al margen:] El comandante general de Marina de Cartagena de Indias participa a vuestra excelencia haber regresado a este puerto, concluida la expedición de abandonar el establecimiento de Caimán, las balandras San Joseph, Santiago y goleta Taumaturgo, con sus oficiales y equipajes enfermos; habiendo fallecido en la San Josef el alférez de fragata don Manuel Barbeyto.

Abandonado en virtud de las órdenes del virrey del reino expedidas en vista de mis representaciones fundadas, el establecimiento de Caimán en la costa del Darién donde han muerto centenares de hombres al rigor de su clima pestilente, y consumiéndose sin utilidad del Estado mucho dinero de su majestad; regresaron a este puerto concluida la expedición las balandras San Josef, Santiago, y goleta Taumaturgo con todos sus oficiales enfermos de tercianas atabardilladas (excepto don Francisco Paula

Escudero, y don Torcuato Piedrola) igualmente los contadores, capellanes, cirujanos, y la mayor parte de sus respectivas tripulaciones, habiendo muerto el día 9 del presente el alférez de fragata segundo capitán de dicha balandra San Josef don Manuel Barbeyto, en el instante que fondeaba procedente de Portobelo donde desembarcó la tropa de Caimán en número de noventa y nueve soldados cadavéricos; de suerte que dicho buque regresó aquí en un estado tan deplorable, que si se hubiera detenido en la mar ocho días, no tendría tripulación que lo condujese al puerto.

Los oficiales enfermos, que son don Tomas Rameri comandante de la San Josef, don Carlos Arias de la Taumaturgo, don Juan Vivero segundo de la Santiago, un capitán de ingenieros, y un teniente de artillería, todos quedan muy aliviados a beneficio de los auxilios que disfrutan en tierra, y de los remedios oportunos suministrados por los mejores facultativos, que cuidadosamente los asisten.

Para evitar sucesivas resultas, he dispuesto echar a pique las tres mencionadas embarcaciones, que luego se ventilen muy bien, y rocíen muchas veces antes y después con vinagre aguado: lo pongo a vuestra excelencia en cumplimiento de mi obligación.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. Cartagena de Indias
12 de enero de 1792.

Excelentísimo señor

Joaquín de Cañaveral

Excelentísimo señor bailío don Antonio Valdés

31. AGM, Expediciones, 13. Respuesta del Ministerio de Marina al de Hacienda referentes al repartimiento de negocios en Indias. Aranjuez, 12 de abril de 1792.

Respuesta del Ministerio de Marina a los reparos puestos por el de Hacienda sobre el repartimiento de negocios de Indias que establece el decreto de 15 de octubre de 1790, comunicado por el señor conde de Florida Blanca para su observancia.

1º Reparo

Qué pues el artículo 28 de la instrucción establece que sea una sola la Marina Real en todos los dominios del rey, y dirigida por una sola mano, es consiguiente lo sean los guardacostas; de que se deduce que deberán quedar estos en todas partes de Indias al cargo del Ministerio de Indias.

Repuesta.

Se opone a esto el de Hacienda con razones a la verdad poco sólidas, pues el objeto principal de esta providencia no es la instrucción de los oficiales de Marina en el manejo de embarcaciones, porque poca podrían adquirir en unos buques que por lo común no se apartan de la costa, sino el mejor resguardo de la Real Hacienda, y la economía que resultara de correr por una misma mano la habilitación carena y armamento de los buques guardacostas, y los de la Armada Real, empleándose en ellos los desperdicios de esta, y los oficiales pilotos contramaestres, y otros individuos de sueldo fijo, a quienes su majestad ha de pagar aunque no los emplee.

Para afirmar su razón el Ministerio de Hacienda produce un argumento negativo, cual es el de que debería también por lo que aparece a primera vista de utilidad y economía, encargarse la Marina de los Correos Marítimos, suponiendo que se habían tocado mayores inconvenientes cuando no se ha hecho; pero es fácil conocer la debilidad de este argumento, cuando solo se funda en conjeturas, pues no ha llegado el caso de experimentarse si los correos marítimos estarán mejor, o peor servidos por la Marina. Lo cierto es que empleando su majestad en este objeto los muchos buques pequeños que tiene ociosos en los Departamentos durante la paz con oficiales, pilotos, contramaestres, etcétera, de los que continuamente paga aunque estén desembarcados, no podía dejar de producir una grande economía a la propia renta de correos, la cual debería siempre encargarse de la distribución, y seguridad de las correspondencias, y de la recaudación e inversión de su producto, entregando únicamente en

las Tesorerías de Marina lo que hiciese de gasto en el entretenimiento de los buques correos, y su armamento. Pero como esto no hace al caso en lo principal de la refutación que se intenta hacer a lo que expone el Ministerio de Hacienda, omite el de Marina dilatarse más en aclarar las utilidades que resultarían al servicio en que corriesen por ella la expedición y entretenimiento de los correos marítimos; y vuelve al principal objeto de que se trata, que son los guardacostas.

Es cierto que tienen más íntima conexión con la Real Hacienda que los Correos Marítimos con el Ministerio de Estado, pero esto no convence de que sea conveniente poner a la disposición absoluta e independiente del Ministerio de Hacienda los buques del resguardo pues que acordando entre los dos Ministerios como previene el real decreto de que se trata al artículo 29, la instrucción que haya de darse a los guardacostas, queda evitado el inconveniente que se recela de que la Marina cuide más de la enseñanza de sus oficiales (que está dicho no pueden adquirir en esta clase de buques) que del resguardo de la Real Hacienda.

Otro de los inconvenientes que expone este Ministerio es que habrá más disputas sobre la distribución de comisos, y menos economía en los armamentos de buques. Lo primero es muy fácil de arreglar para evitar controversias, mandando que se observe la Ordenanza de Corso, publicada en la última guerra, reputando como tal toda embarcación detenida en la mar por conducir fraude, y conformándose ambos Ministerios en las reglas que deban observar sus respectivos subalternos, de las cuales ha apuntado algunas el de Marina al de Hacienda en papel de 15 de febrero próximo pasado tratándose de establecer guardacostas en España, conforme a la voluntad de su majestad: y lo segundo es aún más repugnante a la razón, pues ¿Dónde podrá entenderse mejor la economía de los armamentos que en la Marina que no trata de otra cosa? Fuera de que, aun concediendo que la Real Hacienda armase sus guardacostas con menos dispendio que la Marina (lo cual es imposible porque carece de medios y de inteligencia), siempre resultaría en el total un doble gasto, pues que los buques de la

Marina Real habían de causar el suyo aunque estuviesen desarmados enteramente, lo cual no podía verificarse en el todo pues siempre ha de haber muchos armados para distintos objetos del servicio.

Es inútil el informe que pretende pedir el Ministerio de Hacienda para asegurar de la ventaja que resultaría de entregar a la Marina los guardacostas porque hay sobrada experiencia de ella, y en la actualidad están encargados los buques de la Armada del resguardo de las costas de Nueva España a solicitud del virrey mismo (que no es oficial de Marina) como también de la isla de Cuba y costas de Tierra Firme, sin que se toque en ello el menor inconveniente. Pero aún hay otra prueba más convincente de la utilidad, y es que el propio Ministerio de Hacienda ha solicitado que se establezcan en las costas de España los guardacostas de la Marina Real, y se está tratando de ello, como queda indicado arriba.

2º Reparo

Que los buques del comercio no estén sujetos a la Marina Real en el punto de construcción y carenas, y en su salida de los puertos sobrecargados y en mala estiva, con forme establecen los artículos 31 y 32 del real decreto.

Repuesta

Mucho habría que reproducir sobre las débiles razones que expone el Ministerio de Hacienda para sostener la absoluta independencia que juzga conveniente de la Marina mercante ala militar, apoyándolo con la práctica de todas las naciones comerciantes; pero esto haría muy difuso este papel, y son puntos arreglados ya de conformidad con dictamen de la suprema Junta de Estado, que mereció la aprobación del rey, resolviendo en 15 de marzo de 91 “Que los ingenieros de Marina no examinen en lo sucesivo el estado, y carenas de los buques mercantes de la Carrera de Indias, sino únicamente si salen, o no en su línea de agua” y por aclaración a esta real resolución se mandó en 30 de julio del mismo año “que una vez fijada esta línea de agua (de la cual deberá haber noticia en la

Comandancia de Ingenieros de Marina del respectivo Departamento) no se repita esta diligencia, ni las formalidades, y reconocimientos que antes se practicaban” con lo cual se evitan todos los perjuicios que dice el Ministerio de Hacienda, se seguían a la libertad del comercio: y si dejasen de prosperar a pesar de ella, no podrá atribuirse jamás a las trabas que se intenta persuadir le ha impuesto la Marina. Pero con este motivo debe el Ministerio de esta insistir en que se revoque absolutamente y sin limitación alguna la indebida libertad de tripularse los buques del comercio en parte con marineros vagos, o no matriculados, pues esto daña al propio comercio, fomenta la despoblación de la Península con el infinito número de desertores, y polizones que se quedan en Indias, y destruyen la Matrícula aniquilando este importante ramo del Estado, que es envidiado de todas las naciones, y el que nos pone en el caso de armar con más prontitud que todas ellas nuestras escuadras, y navíos, como lo acredita la experiencia, y ha visto con administración en los años de 89 y 90 toda Europa. Aranjuez 12 de abril de 1792.

32. AGM, Expediciones, 13. Relación elaborada por Vicente Escalante de los guardacostas que se hallaban armados y desarmados. Cartagena de Indias, 19 de mayo de 1792.

Relación de los buques armados, y desarmados que hay en este puerto y sus costas	
BUQUES ARMADOS	
BALANDRAS	
Covadonga	Guardacostas forrado en cobre
San Josef	Guardacostas forrado en cobre
GOLETAS	
Taumaturgo	Guardacostas forrado en cobre
Victoria	Guardacostas forrado en cobre
Nancy	Guardacostas carenado para forrar en cobre
Carmen	Corsario con destino en Río Hacha
Segura	Corsario en Santa Marta
LANCHAS CAÑONERAS	
Micomiconá	Corsario en la costa de sotavento de

	este puerto
GALEOTA	
Flecha	Corsario en la costa de sotavento de este puerto
BUQUES DESARMADOS	
BALANDRA	
Santiago	
Se ha desarmado por pequeña y no poder con su artillería forzar las brizas a barlovento de este puerto: Está de media vida, se ha gastado para su conservación cincuenta pesos en dar resina a sus fondos, alquitrán a sus costados, y recorrer su cubierta: Para su entretenimiento necesita cada seis meses cuatro qqs de resina, dos de alquitrán, y un juego de toldos cada año. Y no pudiendo ser útil para barloventear de corsario (como va expuesto) juzgo sería conveniente su venta para evitar el gasto que origina su entretenimiento, o que llegue a inutilizarse por la mucha broma que hay en este puerto.	
GOLETA	
Pentampolin	
Este buque es de Borne, madera de poca duración, tiene sus fondos picados de broma, y mucha parte de sus maderos y truncaniles inútiles, necesita una carena de firme que podrá ascender a dos mil pesos, más, o menos; se han gastado para su conservación cien pesos, en recorrer su cubierta, los costados, y limpiar los fondos: necesita para su entretenimiento seis qqs de resina, cuatro de alquitrán, cada seis meses, y un juego de toldos cada año: Y aunque por su construcción y tamaño es apropiado para guardacostas, los gastos que ocasionaría su habilitación serían crecidos, y en este concepto me parece sería útil venderlo antes que llegue a inhabilitarse enteramente.	
LANCHAS CAÑONERAS	
Pintiquiniestra	
Melizendra	
Maritornes	
Quintañona	
Estos buques no causan gasto algunos por estar enviscados en tierra y apuntalados, y aunque sus fondos los necesitan nuevos, sus maderos están de buena calidad, y sus cubiertas de media vida: Para su conservación y entretenimiento solo necesitan acabarle vararlas en tierra, hacerles un tinglado de palmas a cada una, y gastar dos barriles de alquitrán cada año para cada una.	
Estos buques me parece deben conservarse por la utilidad que se sigue a esta plaza en tiempo de guerra, y para contener las hostilidades de los indios de la costa de sotavento pueden hacer a las canoas que abastecen de víveres a esta plaza.	
GALEOTAS	

Santa Elena
Dulcinea
Liebre
Estos buques están varados en tierra sobre polines, no causan gasto alguno, necesitan carenar de firme; y comprendo son de igual utilidad en los mismos términos que las cañoneras, y que deben conservarse por esta razón.
Cartagena de Indias, 19 de mayo de 1792. Vicente Escalante

33. AGM, Expediciones, 13. Respuesta del Ministerio de Marina a las observaciones hechas por el de Hacienda relativa a los repartimientos de negocios de Indias, donde se señala que los guardacostas de América han de estar a cargo de la Marina Real. Sin Lugar, 1792.

Copia de lo que se discurre en cuanto a Marina en un papel del Ministerio de Hacienda que tiene este título “Reparo que se ofrecen en la distribución de los negocios de Indias que se señalan a cada una de las cinco Secretarías del Despacho en la nueva declaración de 15 de octubre del año próximo pasado de 1790.”

Marina

Previene el artículo 28 que debiendo ser una la Marina Real en todos los dominios del rey y dirigida por una sola mano, dependerá de su Ministerio todo lo relativo a los buques de su majestad que haya en indias: y el 29 que se reputarán `por buques de guerra de la Real Armada los que se empleen de guardacostas: de que se deduce que deberán quedar estos en todas partes de Indias al cargo del Ministerio de Marina.

Hay providencias que miradas abstractamente parecen útiles, pero contraídas a las circunstancias en que se han de ejecutar son perjudiciales. Es cierto que atendiendo únicamente a la formación práctica, y ejercicio de los oficiales de la Marina Real, y a que adquiriesen, sin costo del erario, los más esenciales conocimientos de su carrera, el manejo de las embarcaciones, la experiencia de los mares, la práctica de los puertos, costas, e islas, especialmente de aquellos parajes que han servido de teatro a las guerras pasadas, y lo serán verosímilmente de las venideras; deberían no solo mandar los guardacostas, sino también muchos buques de

comercio, y con especialidad los Correos Marítimos por presentar estos a primera vista una ventajosa escuela para la oficialidad de la Marina Real, y no descubrirse en su principal objeto incompatibilidad con el mando y manejo de los individuos de aquel cuerpo: y aun parece que por el Ministerio de Marina podrían desempeñarse sus funciones en barcos más adaptados a su instituto, y evitarse sus frecuentes apresamientos en los tiempos de guerra. Sin embargo, se habrán tocado mayores inconvenientes que contrapesaran estas ventajas cuando se pusieron, y se mantienen segregados de la Marina militar.

Tienen más íntima conexión los guardacostas con la Real Hacienda que los Correos Marítimos con el Ministerio de Estado. Por consiguiente son más incompatibles con el mando de la Marina militar los primeros que los segundos. Siendo el primario objeto de los buques correos llevar y traer la correspondencia de Indias con prontitud, y seguridad, parece indiferente que su dirección corra por uno u otro Ministerio. No así los guardacostas como que son los pies y las manos de la Real Hacienda, y una parte esencialmente constitutiva de ella; bajo cuyo constante su puesto los que tienen a su cargo la recaudación de los intereses reales, son los que deben dirigir también su resguardo, y la persecución de sus defraudadores. De otra suerte un mismo asunto indivisible estaría sujeto a dos diferentes jefes, y no siendo el objeto, y el interés de ambos uno mismo, se experimentarían necesariamente los inconvenientes de la anarquía.

La Marina pondría siempre su principal mira en la instrucción de sus oficiales, y perfección de sus conocimientos náuticos, y nunca dejaría de reputar como un objeto secundario la persecución del contrabando, y los aumentos del erario. Los jefes de la Real Hacienda, por el contrario tendrían por sin esencial el que los otros reputaban accesorio: y cuando se consiguiesen que unos y otros jefes caminasen de acuerdo contra el comercio fraudulento, nunca podrían conciliarse las diversas miras que en este mismo servicio llevarían los distintos jefes. Los de la Marina querrían se hiciese con el mayor número de fuerzas, y de navegación que permitan

las circunstancias, por convenir así a la mejor instrucción y ejercicio de sus subalternos, y los de la Real Hacienda fijarían su empeño en que se ejecutase con solo los indispensables buques que se requieran a propósito del más o menos contrabando que haya, disminuyendo aquellos a proporción que este vaya siendo menor.

Ni esta economía puede observarse ni la persecución del contrabando ser tan activa como corresponde siempre que los guardacostas no estén absolutamente dependientes de los jefes de la Real Hacienda, y no puede esperarse esta dependencia estando mandados por individuos de la Marina Real. Disputaran estos a los intendentes o gobernadores, como que nunca los reconocerán por sus jefes naturales, sobre el objeto de las expediciones, calidad de los buques, si los efectos que se aprehendan han de reputarse como presas o en clase de comisos, y sobre el modo de enjuiciar y seguir las causas: y un objeto en que apenas alcanza para su buen éxito la más íntima armonía, será perpetuo teatro de discordias, siendo el servicio y la Real Hacienda los que lo padezcan.

Para que no sea una especulativa, que pueda ser fiable, la que decida un punto tan interesante, podrán quedar por ahora las cosas en el estado en que se hallan: y supuesto que el resguardo de Cartagena de Indias ha estado antes al cargo de la Real Hacienda, y al presente al de la Marina Real podrán pedirse informes circunstanciados al virrey sobre en cuál de las dos épocas han surtido mejor efecto los guardacostas, ha florecido más el comercio, y hecho menos progreso el fraude: que fuerzas se mantenían en el primer sistema, y cuales hay ahora: que gastos se hacían entonces, y cuales se causan al presente, y lo mismo en cuanto a la subordinación y dependencia a los gobernadores, y términos en que se ha hecho el servicio en un tiempo, comparado con el otro para que de este modo sea la experiencia la que decida la cuestión.

Buques del comercio de Indias

Por los artículos 31 y 32 se sujeta al Ministerio de Marina la construcción y carena de estos buques y el cuidado de que no salgan

sobrecargos ni en mala estiva.

En el comercio el tiempo vale dinero, y toda formalidad que se le impone es una especie de tributo con que se le graba. No solo perjudican al comercio las formalidades por el tiempo que indispensablemente le ocupan sino porque le entregan a la arbitrariedad de los que deben practicarlas.

El sujetar la Marina mercante en la construcción de sus barcos a los planos y dirección de la Marina Real es una formalidad inútil y gravosa. Inútil porque sin ella construyen y han construido siempre los comerciantes sus buques acomodados a los medios que tienen y al objeto a que los destinan. Gravosa porque coartar sin necesidad su albedrío en un punto en que hasta ahora se han decidido sin inconveniente por lo que les dicta su necesidad, o su interés.

No son inferiores las embarcaciones mercantes españolas a las de las demás naciones; y si el comercio de España no florece tanto como el de Inglaterra, Holanda, y Francia, no es porque los barcos en que se hace sean menos adaptados al intento, sino porque disfruta menos libertad, se halla gravado con mayores derechos, y está sujeto a más pesadas formalidades que en aquellas naciones. Hasta ahora se ha escrito infinito sobre el infeliz estado del tráfico español asignando varias causas políticas a su decadencia: pero no sé qué nadie la haya atribuido a la mala construcción de los barcos en que se ejerce.

Las embarcaciones de guerra exigen diversas propiedades que las mercantes. Las de la primera deben ser la fuerza y la ligereza, porque su principal instituto es perseguir y pelear. Las de la segunda capacidad para recibir carga y buena ligazón para evitar averías. Los ingenieros hidráulicos tienen mucha práctica de la primera clase de construcción, y poca o ninguna de la segunda. Por lo contrario los constructores mercantes, ajenos quizás del arte de fabricar buenos buques de guerra, tienen mucha experiencia de lo que necesitan los barcos de comercio, los hacen acomodados a las facultades de sus dueños al objeto en que se han

de emplear, a las navegaciones que deben emprender, y a lo que permiten los puertos de su salida y destino.

No se necesita pues ni conviene que la Marina mercante esté subordinada a la militar para la construcción de sus buques; pero aun sería más perjudicial que lo estuviese para sus carenas.

No solo tener los comerciantes libertad de carenar sus barcos en la forma que puedan, sino en los parajes que les acomode. Importa infinito esta facultad al comercio porque de obligarle a carenar en un puerto más que en otro puede seguirse la ruina de la más florida expedición. En Lima por ejemplo, cuesta una carena doble que en Chile. Lo mismo sucede a Veracruz, respecto de Campeche o La Habana y a Cádiz respecto de Cataluña y Bilbao. Hay barcos que necesitan carena, pero no tan urgente que no puedan hacer sin riesgo un viaje corto o en mares tranquilos. No faltan otros que con necesidad de carenarse retornan felizmente de Indias a España. Calcúlese cuanto importa a los comerciantes la libertad de ejecutar su carena en un puerto donde pueda costarles la mitad menos, o después de concluida una larga expedición, y tener asegurados sus intereses.

Más esta libertad se pierde sujetando al comercio en sus carenas a la inspección de la Marina Real. Aun si los oficiales hubiesen de resolver este punto podría confiarse sin riesgo a su dirección: pero los carpinteros y calafates, han de ser los que por medio de sus reconocimientos decidan al fin la necesidad de las carenas. Ellos tienen interés en que se ejecuten en el puerto donde se hallan, y por consiguiente en declararla precisa aunque no lo sea. Nunca les faltarán pretextos para conectar su decisión con que aseguran crecidos jornales, porque en los grados de urgencia de una carena cabe indecible arbitrariedad; que partido le queda pues aún comerciante a quien se le obliga a carenar su barco dónde no le conviene? uno de dos o sufrir una ley dura que le arruina, o redimirla por medio de una gratificación secreta a los calafates para que no se le impongan.

Luego esta disposición reglamentaria prudente en la especulativa,

vendrá a ser en la práctica una sujeción inútil para los que quieran costear su carena y una contribución gravosa para los que quieran excusarla.

La seguridad que se desea con la navegación mercantil se debe fiar al comercio bajo la garantía de su interés particular.

Puede haber alguno de tan mala fe que por codicia o por el mal estado de sus negocios quiera despadrar algunas embarcaciones mal carenada respecto del viaje que ha de hacer; pero es muy difícil que lo consiga, porque en la habilitación de un buque intervienen muchas personas que nunca callan si ven que las cosas se hacen con irregularidad; y el contra maestre, marineros y oficiales del barco no están tan mal con su vida que quieran salir del puerto si advierten algún peligro malicioso.

Esto con lo que ha enseñado la experiencia de que de muchos años a esta parte apenas se pierde tal cual buque de los nuestros, y que en España están los seguros más bajos que en Inglaterra, Holanda, y Francia persuade que no es tanta la temeridad de los navegantes que exija un remedio gravoso, y que por el contrario conviene en cuanto sea posible quitar trabas al comercio, dejándole obrar por sí, pues muchas veces por evitar un mal remoto que rara vez sucede por iniquidad de algún individuo, se hace otro mayor a los hombres en general, sujetándolos a reglamentos que los incomodan, y al fin no se practican por los artificios que se discurren para eludirlos.

Lo mismo que se ha dicho de la construcción y carenas puede aplicarse a las visitas de estanco, y marineros. Hasta ahora se han hecho estas por un método sencillo, sin que sus resultados por funestas hayan manifestado necesidad de remedio. Para que pues una innovación que multiplica trabas al comercio, y le prepara perjuicios sin aumentarle seguridad?”

34. AGN, Milicias y Marina, 47. Solicitud de don Félix Lajust de una cantidad que se le adeuda por sus servicios prestados en los guardacostas de Cartagena de Indias. Madrid, 10 de julio de 1792.

Don Félix Lajust.

Don Manuel Francisco de Traba.

Documentadamente solicita se le satisfaga por las cajas de Cartagena las cantidades que por razones de sus sueldos los de los criados y gratificaciones de mesa, devengo en el servicio de los guardacostas de aquella plaza. Don Félix Lajust su poderdte.

Superior gobierno. Año 1799.

Excelentísimo señor don Félix de Lajust, capitán que fue de los corsarios guardacostas de tierra firme, ha presentado una certificación del Ministro principal de aquel Departamento don Francisco Sandoval su fecha 14 de diciembre del año próximo pasado de 1791, en la que consta que el referido Lajust alcanza a la Real Hacienda por resto de sus sueldos, gratificaciones de mesa, y salarios de criados vencidos hasta 26 de febrero de 1789 exclusive, que cesó en el mando del balaux San Gregorio Taumaturgo, y fue nombrado guarda mayor del resguardo de la plaza de Cartagena, en la cantidad de quince mil cuatrocientos cuarenta y tres reales diez maravedíes de plata fuerte, según el ajustamiento que se le ha formado en aquel Ministerio y pidiéndola por su instancia de 4 del corriente; ha resuelto su majestad que si no se le hubiese satisfecho este descubierto disponga vuestra excelencia se verifique por las cajas reales de Cartagena, como se lo prevengo de su real orden para su cumplimiento. Dios [Ilegible]

Madrid, 10 de julio de 1792. Gardoqui. Señor virrey de Santa Fe.

Es copia de la real orden que se comunicó al ministro de Marina de Cartagena para su cumplimiento con fecha de 26 de noviembre de 1792. Santa Fe, 4 de marzo de 1793.

Josef de Zeyva

35. AGM, Consignaciones, 7207. Presupuesto formado por Juan Francisco de Céspedes, referente a los caudales que necesita la escuadra guardacostas de Cartagena de Indias anualmente. Cartagena de Indias, 20 de diciembre de 1793.

Presupuesto del caudal que se considera preciso en el año de 1794 para subsistencia de la escuadra guardacostas de tierra firme a saber		
SUELDO PARA LA GOLETA VICTORIA		
A 1 teniente de navío que es su comandante por su sueldo de 55 escudos. Por el salario de 14 escudos de cada uno de los tres criados.	4.955...5 3.906	8.861...5
A 1 teniente de fragata por su sueldo de 40 escudos. Por el salario de 11 ½ escudos de su criado.	3.603...25 ½ 1.069...17	4.673...8 ½
A 1 contador provincial por su sueldo de 30 escudos. Por el salario de 11 ½ escudos de su criado	2.790 1.069...17	3.859...17
A 1 capellán por su sueldo de 20 escudos. Por el salario de 11 ½ escudos de criado.	1.860 1.069...17	2.929...17
A 1 segundo cirujano habilitado por su sueldo de 25 escudos.		2.252...11
A 1 segundo piloto con cargo por su sueldo de 35 escudos.		3.153...9
Infantería		
1 cabo 2º por su Prest de 38 reales 28 maravedíes de vellón.	237...14	1.149...8
6 soldados por su Prest de 24 reales 24 maravedíes de vellón.	911...28	
Real cuerpo de artillería de brigada		
2 ayudantes por su Prest de 48 reales de vellón		590...18
Gente de mar		
1 primer guardián por su sueldo de 18 escudos.	1.270...15	
1 segundo guardián con 15 escudos.	1.058...24	
1 segundo calafate con 18 escudos.	1.270...15	
1 segundo carpintero con 18 escudos.	1.270...15	
1 practico de costa con 25 escudos.	1.764...18	
1 patrón de lancha con 11 escudos.	776...13	
1 cocinero con 9 escudos.	635...7	
1 sangrador con 15 escudos.	1.058...24	
4 artilleros de preferencia según reglamento con 10 escudos.	2.823...8	
4 artilleros con el mismo sueldo para suplir	2.823...8	

la falta de los artilleros de brigada.		
12 artilleros ordinarios con 9 escudos.	7.622...23	
20 marineros con 7 escudos.	9.881...14	
15 grumetes con 4 ½ escudos según reglamento.	4.764...6	
7 grumetes para compensar el número de tropa de infantería que falta.	2.223...9	
2 pajes con 3 escudos.	423...16	39.666...11 67.135...2 ½
BALANDRA COVADONGA		
A 1 teniente de navío que es comandante por su sueldo de 55 escudos.	4.955...5	8.861...5
Por el salario de 14 escudos de sus tres criados	3.906	
A 1 Alférez de navío con 30 escudos.	2.702...27	3.772...10
Por el salario de 11 ½ escudos de criado.	1.069...17	
A 1 contador provincial con los mismos goces.		3.859...17
A 1 capellán con 20 escudos.	1.860	2.929...17
Por el salario de 11 ½ escudos de criado.	1.069...17	
A 1 segundo cirujano habilitado con 25 escudos.		2.252...11
A 1 segundo piloto con el cargo con 35 escudos.		3.153...9
Infantería		
1 granadero por su Prest de 26 reales de vellón	159...32	1.223...25
7 soldados por su Prest de 24 reales 24 maravedíes de vellón.	1.063...27	
Brigada		
1 artillero por su Prest de 56 reales 27 maravedíes de vellón.	345...7	640...16
1 ayudante con 48 reales de vellón.	295...9	
Gente de mar		
La misma dotación que la antecedente Victoria	39.666...11	66.358...19
BALANDRA SAN JOSÉ		
A 1 teniente de fragata que es comandante por su sueldo de 40 escudos.	3.603...25 ½	7.509...25 ½
Por el salario de 14 escudos de sus tres criados.	3.906	
A 1 alférez de navío por su sueldo de 30 escudos.	2.702...27	3.772...10
Por el salario de 11 ½ escudos de su criado.	1.069...17	
A 1 contador provincial con los mismos		3.859...17

goces.		
A 1 capellán con 20 escudos.	1.860	2.929...17
Por el salario de 11 ½ escudos de su criado.	1.069...17	
A 1 segundo cirujano habilitado con 25 escudos.		2.252...11
A 1 segundo piloto con el cargo con 35 escudos.		3.153...9
Infantería		
1 sargento 2º con 56 reales 16 maravedíes de vellón.	341...10	1.498...17
1 cabo 2º con 38 reales 28 maravedíes de vellón.	237...14	
1 granadero con 26 reales de vellón.	159...32	
5 soldados con 24 reales 24 maravedíes de vellón.	759...29	
Brigada		
1 artillero con 56 reales 27 maravedíes de vellón.	345...7	640...16
	295...9	
1 ayudante con 48 reales de vellón.	25.615...20 ½	133.483...21
Gente de mar		
La misma dotación que la antecedente Victoria.		39.666...11
		65.281...31
GOLETA TAUMATURGO		
A 1 teniente de fragata que es su comandante por su sueldo de 40 escudos.	3.603...25 ½	7.509...25 ½
Por e salario de 14 escudos de sus tres criados.	3.906	
A 1 alférez de navío por su sueldo de 30 escudos.	2.702...27	3.772...10
Por el salario de 11 ½ escudos de su criado.	1.069...17	
A 1 contador con el mismo sueldo y criado.		3.859...17
A 1 capellán con 20 escudos.	1.860	2.929...17
Por el salario de su criado.	1.069...17	
A 1 segundo cirujano habilitado con 25 escudos.		2.252...11
A 1 segundo piloto con cargo con 35 escudos.		3.153...9
Infantería		
6 soldados de infantería de Marina por su Prest de 24 reales 24 maravedíes de vellón.		911...28
Brigada		
1 bombardero por su Prest de 70 reales 20 maravedíes de vellón.	429...2	774...9
1 artillero con 56 reales 27 maravedíes de vellón.	345...7	

Gente de mar		
La misma dotación que las anteriores.	39.666...11	64.829...1
GOLETA NANCY		
A 1 capitán particular con 40 pesos.	3.720	
A 1 pilotín con 15 escudos.	1.351...13	
A 1 primer guardián con 18 escudos.	1.270...15	
A 1 artillero de preferencia con 10 escudos.	705...27	
A 2 artilleros ordinarios con 9 escudos.	1.270...15	
14 marineros con 7 escudos.	6.916...33	
4 grumetes con 4 ½ escudos.	1.270...15	16.550...16
ARCENAL Y DEPARTAMENTO DE LA AGUADA		
A 1 encargado de la cuenta y razón del depósito y de revisar la Maestranza del Arsenal por su sueldo de 30 pesos.	2.880	
A 1 maestro mayor de carpinteros de rivera con 60 pesos.	5.580	
A 1 maestro de calafates con carpinteros de rivera con 60 pesos.	5.580 14.040	280.100...2 ½
A 1 maestro de velas con 40 pesos.	3.720	
A 1 tonelero con 225 reales de vellón mensuales.	1.080	
1 primer contraamaestre con 30 escudos.	2.117...15	
1 segundo contraamaestre con 20.	1.411...21	
1 primer guardián con 18 escudos.	1.270...15	
1 segundo guardián con 15 escudos.	1.058...24	
GENTE DE MAR DESTINADA A LOS TRABAJOS DEL ARCENAL Y PARA TRIPULACIÓN DE LA FALÚA DE LA COMANDANCIA GENERAL, BOTE DEL COMANDANTE DEL ARCENAL, Y DOS LANCHAS DE AUXILIO		
A 1 primer guardián con el cargo de la falúa con 18 escudos.	1.270...15	
1 patrón de bote con 11 escudos.	776...13	
4 artilleros de preferencia con 10 escudos.	2.823...8	
8 artilleros ordinarios con 9 escudos.	5.081...26	
16 marineros con 7 escudos.	7.905...4	
24 grumetes con 4 ½ escudos.	7.622...27	
1 soldado de infantería de Marina con 24 reales 24 maravedíes de vellón.	151...33	
1 Primer cabo del real cuerpo de artillería de brigada encargado del parque 1 ayudante del real cuerpo de artillería de brigada encargado del parque	928...5	51.257...33
PLANA MAYOR		
A 1 comandante de Arsenal por su sueldo de 150 escudos como capitán de navío.	13.514...2	

Por el salario de 14 escudos de sus dos criados.	2.604	16.118...2
Al oficial de órdenes por su sueldo de 100 escudos como capitán de fragata.	9.009...12	
Por el salario de 11 ½ escudos de su criado.	1.069...17	10.078...29
Al ayudante del comandante de Arsenal por su sueldo de 30 escudos como alférez de navío.	2.702...27	3.772...10 29.969...7
Por el salario de 11 ½ escudos de su criado.	1.069...17	
MINISTERIO		
Al ministro principal por su sueldo de 50 escudos como oficial segundo.	4.504...23	
Por el salario de sus tres criados a razón de 13 escudos.	3.627	8.131...23 361.327...8 ½
Al intendente de Real Hacienda por su sueldo de 40 pesos.	3.720	
Al guarda almacén por su sueldo de 60 pesos	5.580	
A dos escribientes del despacho con 30 pesos líquidos.	5.760	
A un escribiente con 25 pesos líquidos.	2.400	
A un escribiente con 15 pesos líquidos.	1.440	
Al boticario por su sueldo de 25 pesos.	2.325	29.356
MATRÍCULA CARTAGENA		
Al asesor por la ayuda de costa de 250 pesos anuales.	2.000	
Al escribano por su sueldo de 240 pesos anuales.	1.860	
A un escribiente encargado del Despacho con 25 pesos líquidos al mes.	2.400	
A 4 cabos alguaciles por su sueldo de 9 escudos como artilleros ordinarios.	2.540...31	8.800...31
MATRÍCULA BOCACHICA		
A 1 escribiente con 8 pesos que sele abonan al subdelegado de Matrícula del partido de Bocachica.	768	
A 5 cabos principales de los sitios de Manga, Bocachica, Barú, Pasacaballos, y Rocha con 2 pesos líquidos al mes.	1.960	1.728
MATRÍCULA LORICA		
A 1 escribiente del Despacho con 15 pesos líquidos al mes.	1.440	
A 4 cabos principales de aquel partido con 4 pesos líquidos al mes.	1.536	2.976 13.504...3 404.188...2

GRATIFICACIONES DE MESA		
Al comandante de la goleta Victoria por las gratificaciones de mesa de 7 $\frac{3}{5}$ reales para 4 oficiales mayores inclusa su persona.	10.749...8 $\frac{1}{2}$	
Al de la balandra Covadonga por las gratificaciones de mesa de 7 $\frac{3}{5}$ reales para 4 oficiales mayores inclusa su persona.	10.749...8 $\frac{1}{2}$	
Al de la balandra San José por las gratificaciones de mesa de 7 $\frac{3}{5}$ reales para 4 oficiales mayores inclusa su persona.	10.749...8 $\frac{1}{2}$	
Al de la balandra Taumaturgo por las gratificaciones de mesa de 7 $\frac{3}{5}$ reales para 4 oficiales mayores inclusa su persona.	10.749...8 $\frac{1}{2}$	
Al comandante del Arsenal por la misma gratificación de sola su persona.	2.687...10 $\frac{1}{2}$	
A su ayudante por la misma gratificación de sola su persona.	2.687...10 $\frac{1}{2}$	48.371...21
Al oficial de órdenes de la escuadra por la misma gratificación de sola su persona.	2.687...10 $\frac{1}{2}$	
Al ministro principal por la misma gratificación de sola su persona.	2.687...10 $\frac{1}{2}$	53.746...8
DE ORDENANZA DE ARSENAL		
Al subinspector de Arsenales por la gratificación de 30 pesos líquidos al mes para escribientes para el Despacho de su comisión.	2.880	
Al interventor por igual gratificación que disfruta para escribientes.	2.880	
Al guardalmacén por igual gratificación que disfruta para escribientes.	2.880	8.640
DE MAYOR DE ORDENES Y OTRAS		
Al oficial de órdenes de la escuadra por la gratificación de 12 escudos mensuales.	1.116	
Al ministro principal por la de 30 escudos que disfruta por ministro.	2.790	
Al subdelegado de Matrícula de Bocachica, y sus agregados don Bartolomé Cucalón por la gratificación de 30 pesos que goza.	2.790	6.696 69.082...8
RACIONES		
Por la ración diaria para 377 plazas que se consideran efectivas en las 5 anteriores embarcaciones bajadas 20 que se conceptúan de ellas en el Hospital al respecto de 1 $\frac{1}{2}$ reales cada una que se consideran de valor, con concepto al de las harinas y demás		206.407...17

viveres, incluyendo asimismo la cochura o fábrica de bizcocho.		
ESTANCIAS DE HOSPITAL		
Por 7.300 estancias de Hospital que se consideran causaran en el Real de San Carlos al respecto de 20 al día arregladas al respecto de 1 ½ reales unas con otras.		10.950
MAESTRANZA		
Para Jornales de maestranza en las carenas de las cinco embarcaciones referidas se conceptúan.		76.800
COMPRAS DE PERTRECHOS		
Por la compra de pertrechos para repuesto de almacenes que no vienen de España en que se incluyen las obras de herrería, cerrajería, tornería y compras de medicinas.		96.000
ALQUILER DE CASAS Y ALMACENES		
Para satisfacer la casa que sirve de Ministerio, Tesorería, Botica, y Matrícula a razón de 50 pesos mensuales.		4.800
Para el de dos bodegas en que se custodian varios pertrechos del repuesto de la escuadra a razón de 6 pesos al mes cada una.	1.152	5.952
PORTES DE CARTAS		
Para pagar los portes de cartas y pliegos de oficio que se reciban y despachan por la comandancia y Ministerio de la Escuadra, y la remisión de cuentas al Tribunal de Santa Fe.		2.400
GASTOS EXTRAORDINARIOS		
Por los gastos extraordinarios de acarretos de los pertrechos y viveres que se compran, de los que entran y salen de los almacenes para subsistencia de las embarcaciones, el del velamen y cajas de medicinas de ellas se necesitan.	4.800	
Al encargado en correr con estos gastos con 4 reales diarios.	1.460	
Por la gratificación de 4 reales diarios que disfruta el piloto que se halla de vigía en el castillo de San Felipe de Barajas.	1.460	
Por la gratificación de 1 ½ reales diarios que goza el primer cabo de brigada que está encargado del parque de artillería.	547.17	

Por la gratificación de 1 real diario que se abona de gratificación a un hombre de mar que se halla en el sitio de Manga custodiando la arboladura del repuesto y otros efectos del rey que existen allí.	365	
Por la mantención del buey que sirve para el giro de la noria para hacer la aguada para las embarcaciones de la escuadra al respecto de 1 ½ real diario.	547...17	9.180
RESUMEN		
Sueldos de todas clases.		404.188...28 ½
Gratificaciones.		69.082...8
Raciones.		206.407...17
Estancias de Hospital.		10.950
Jornales de maestranza.		76.800
Compra de pertrechos.		96.000
Alquiler de casas y almacenes.		5.952
Portes de cartas.		2.400
Gastos extraordinarios.		9.180
<p>Importa este presupuesto ochocientos ochenta mil novecientos sesenta reales diecinueve y medio reales de plata liquida de América que hacen ciento diez mil ciento veinte pesos diecinueve y medio maravedíes que rebajados de los ciento cincuenta mil pesos señalados anualmente por el excelentísimo señor virrey del reino para gastos de la Marina Real resultan sobrantes treinta y nueve mil ochocientos setenta y nueve pesos siete reales catorce y medio maravedíes los cuales se presuponen también para pago de las deudas atrasadas del Darién en el concepto de que no se necesiten para otros gastos que las circunstancias de la guerra actual con los franceses, pueden ocurrir, pues en tal caso debe suspenderse su pago, hasta nuevo acuerdo de la Junta de Cartagena de Indias veinte de diciembre de mil setecientos noventa y tres.</p> <p>Juan Francisco de Céspedes</p>		880.960...19 ½

36. AGM, Consignaciones, 7207. Presupuesto formado por Juan Francisco de Céspedes, referente a los caudales que necesitan una goleta y una lancha cañonera destinadas al resguardo naval de la costa del Darién. Cartagena de Indias, 20 de diciembre de 1793.

Presupuesto del caudal que se considera preciso en el año de 1794 para subsistencia de la goleta Flecha, y lancha cañonera Micomicona destinadas al resguardo de la costa del Darién		
SUELDO GOLETA FLECHA		
A 1 capitán con 40 pesos de sueldo.	3.720	
A 1 2º guardián con 15 escudos.	1.058...24	
1 artillero de preferencia con 10 escudos.	705...27	
2 artilleros ordinarios con 9 escudos.	1.270...15	
21 marineros con 7 escudos.	10.375...16	
6 grumetes con 4 ½ escudos	1.905...24	19.036...4
CAÑONERA MICOMICONA		
Por los de una cañonera nombrada Micomicona, dotada con las mismas plazas.	19.036...4	38.072...8
RACIONES		
Por la ración diaria para 60 plazas que se consideran efectivas bajadas 4 que se consideran en el Hospital al respecto de uno y medio real cada una, en que se incluye el importe de harinas, cochura del bizcocho, y costo de los demás víveres que componen la ración ordinaria.		32.850
HOSPITALIDAD		
Por 1.460 hospitalidades que se consideran causar en el Hospital de San Carlos al respecto de 4 estancias diarias en las dos embarcaciones, a uno y medio real unas con otras.		2.190
COMPRAS		
Por la compra de maderas, y otros pertrechos necesarios para sus carenas, y habilitación.		24.000
MAESTRANZA		
Para satisfacer a la maestranza, y otros jornales de los demás ramos que han de emplearse en ellos.		19.200
Importa este presupuesto ciento dieciséis mil trescientos doce reales ocho maravedís de plata líquidos de América que componen catorce mil		

quinientos treinta y nueve pesos, ocho maravedíes. Cartagena de Indias veinte de diciembre de mil setecientos noventa y tres.

Juan Francisco de Céspedes

NOTA

En este presupuesto no se incluye el de las goletas corsarias de Santa Marta y Río Hacha, porque no puede calcularse su costo, mediante a que se ignora el número de plazas con que están dotadas, y los sueldos que disfrutan, pues según noticias extrajudiciales se pagan estos por reglamento particular diferente del de Marina; y menos se sabe a cuanto puede ascender el costo anual de sus carenas, y las compras de pertrechos, y víveres para su subsistencia: sin embargo, la sabia comprensión de la Junta acordará lo que estime conveniente.

Céspedes

37. AGI, Estado, 22. Oficio del marqués de Branciforte, virrey de Nueva España, para el duque de la Alcudia. Informa que la fragata mercante “Trasmerana” que navegaba de La Habana para Cartagena de Indias con 1.176 quintales de pólvora fue apresada por un bergantín corsario francés sobre Bahía Honda. México, 31 de octubre de 1794.

Nota al margen: N° 31.

El Virrey de Nueva España, Marqués de Branciforte.

Traslada la noticia que ha recibido de haber sido apresada por los franceses la fragata Trasmerana que conducía a Cartagena pólvora.

Excelentísimo Señor

Por declaración del capitán del bergantín correo marítimo que llegó últimamente a Veracruz, he sabido que navegando de La Habana para Cartagena la fragata mercante nombrada Trasmerana con mil ciento setenta y seis quintales de pólvora de la remitida de este reino consecuente a reales órdenes de 23 de enero y 12 de marzo de 93, fue apresada por un bergantín corsario francés sobre Bahía Honda; y aunque no he tenido otra comprobación de la noticia la comunico a Vuestra Excelencia para que llegue a la de su majestad en el concepto de que a fin de tomar en el expediente respectivo las providencias que corresponda por las remesas que deberá aumentar este acaso lo he pasado al fiscal de real hacienda.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. México, 31 de octubre de 1794.

Excelentísimo señor

El Marqués de Branciforte

Excelentísimo señor duque de la Alcudia

Número 31

México, 31 de octubre de 94.

El virrey, marqués de Branciforte

Traslada la noticia que ha recibido de haber sido apresada por los franceses la fragata Trasmerana que conducía a Cartagena pólvora.

38. AGI, Estado, 52. Oficio del virrey de Santa Fe, para el duque de la Alcudia. Informa sobre los fundamentos que ha tenido para que por ahora no se registren caudales en las embarcaciones del correo que van de Cartagena de Indias a La Habana. Recomienda que la correspondencia y demás cosas se remitan desde este reino al puerto de Casilda de la villa de Trinidad de Cuba. Santa Fe, 19 de enero de 1795.

Nota al margen: principal.

El virrey de Santa Fe:

Da cuenta de los fundamentos que ha tenido para disponer que por ahora no se registren caudales en los buques correos que hacen la travesía desde Cartagena a la Habana, y dice convendría que en las actuales circunstancias se dirigiese la correspondencia que se remite de este reino al puerto de Casilda de la villa de La Trinidad de Cuba.

Abril, 25 de 75

Pásese a la dirección para que con su dictamen me informen.

Abril 28 / 95

Extracto e informe la contaduría con los antecedentes que hubiere.

Excelentísimo Señor:

Habiendo sido apresado por un corsario francés el bergantín correo nombrado el Príncipe, que salió de Cartagena de Indias para La Habana en 1º de marzo del año anterior, y llevaba más de ochenta mil pesos del comercio de este reino, creí que con este motivo se retraerían los

comerciantes de exponer sus caudales a igual riesgo, desconfiándose de registrarlos en buques de poca fuerza como son los correos de travesía de uno a otro puerto, y por lo mismo no consideré necesario tomar providencia alguna con vista de aquel suceso, no dudando por otra parte, que hallándose el comercio enterado por mis órdenes de haber pedido a La Habana una fragata de guerra que pudiese conducir los caudales de su majestad y los de su pertenencia, aguardaría esta próxima ocasión de remitir los suyos sin recelo de igual pérdida.

Sin embargo de esto, y de haber llegado efectivamente a Cartagena las dos fragatas de guerra La Gloria y Agueda en las que inmediatamente se abrió registro de caudales, he sabido después que ha sido apresado el correo que salió de aquel puerto en 1 de septiembre último, y lavaba sobre veinte mil pesos de varios particulares, lo cual prueba que el comercio no ha escarmentado con la primera pérdida de sus intereses, y que obrando contra ellos continúan exponiéndolos a un riesgo que casi es evidente; porque teniendo los correos un día fijo para su salida y determinado punto de recalada, les es fácil a los corsarios estar en expectativa para perseguirlos, y se empeñan más en ello por el aliciente del dinero que llevan, constándoles por otra parte la poca fuerza de estos buques, y el desamparo con que hacen toda la navegación.

En esta virtud, considerando que estos ejemplares podrían repetirse frecuentemente por las razones expuestas, y que con ellos no sólo resulta perjudicado el comercio, sino también el servicio del rey y del público por la pérdida de la correspondencia; he prevenido al gobernador de Cartagena por mi orden de 29 de diciembre anterior que en copia acompaño, que disponga se suspenda por ahora el registro de caudales en los correos; con cuya providencia pueden evitarse en parte los inconvenientes indicados, no resultándole tampoco de ella perjuicio alguno al comercio, mediante a deber suponerse que habrá registrado todos sus caudales atrasados en dichas dos fragatas que zarparon de aquel puerto en noviembre último, y a que por abril de este año se espera de La Habana otra fragata de guerra, en

que pueda enviar lo que acopiase hasta aquella fecha, todo lo cual hago presente a vuestra señoría para que se sirva aprobar mi determinación, o resolver lo que sea de su superior agrado: en la inteligencia de que igualmente considero conducente al fin propuesto, que por ahora vayan los correos a desembarcar la correspondencia en el puerto de Casilda, de la villa de Trinidad, desde donde se conduciría para tierra a La Habana, como se ha hecho en otras ocasiones de guerra, con lo cual evitarían la recalada de Cabo Corrientes en que está el mayor riesgo; bien es que en la actualidad, según me avisa el gobernador de Cartagena, se hallan cruzando algunos corsarios las costas de sur de aquella isla, y aún tenían casi bloqueado El Morro de la plaza de Cuba.

Nuestro señor guarde a vuestra excelencia muchos años.

Santa Fe, 19 de enero de 1795.

Excelentísimo señor

Joseph de Ezpeleta

Excelentísimo Señor Duque de la Alcudia

39. AGI, Estado, 52. Copia de oficio de Joseph de Leyva, para el gobernador de Cartagena, José de Ezpeleta. Informa que con motivo del apresamiento del bergantín correo “El Príncipe”, que salió de Cartagena para La Habana con más de 80.000 pesos de varios comerciantes, esperaba que dicho gremio se abstendría de continuar enviando caudales, por lo cual no había creído necesario expedir providencia. Añade que solicitó a La Habana un barco seguro para la conducción del dinero de su majestad. Santa Fe, 19 de enero de 1795.

Con motivo del apresamiento del bergantín correo nombrado El Príncipe que salió de ese puerto para La Habana en 1 de marzo de este año, con más de ochenta mil pesos de varios comerciantes de esa plaza, esperaba yo que ese comercio se retraería de exponer sus caudales a igual riesgo, desconfiándose de registrarlos en los buques correos, y por lo mismo no creí necesario expedir providencia alguna sobre el asunto con vista de aquel suceso; no dudando por otra parte que hallándose enterado ese comercio por mi orden dirigida a vuestra señoría en 28 de junio último

de haber pedido a La Habana un barco de seguridad para la conducción de los caudales de su majestad y de su pertenencia, aguardaría esta próxima ocasión para registrarlos sin recelo. Sin embargo de esto, y de haber llegado efectivamente dos fragatas de guerra, en las que inmediatamente se abrió registro de caudales, he sabido, que ha sido apresado el correo que salió de ese puerto, en 1 de septiembre, y llevaba sobre veinte mil pesos de particulares según noticias fidedignas, aunque extrajudiciales; y considerando que estos ejemplares podrán repetirse con frecuencia, respecto a que teniendo los correos un día fijo para su salida, y determinado punto de recalada, les es fácil a los corsarios están en expectativa para apoderarse de ellos: que los caudales que se registran en dichos buques sirven de mayor aliciente para que se empeñen en perseguirlos: que de esto resulta perjudicado no sólo el comercio, sino también el servicio del rey y del público, con la pérdida de la correspondencia; y que muy poco, o nada, se perjudicará el comercio en suspender el registro de sus caudales en los correos, mediante a que todos los atrasados los habrá remitido en dichas dos fragatas que salieron de ese puerto en noviembre último, y a que por abril del año entrante se espera otro buque en que pueda hacer igual envío con menos riesgo que en el correo; he tenido por conveniente que se suspenda por ahora el registro de caudales en los correos, y lo aviso a vuestra señoría para que en consecuencia haga saber el particular las prevenciones correspondientes a los administradores de los Correos, y Aduana de esa plaza para su cumplimiento. Dios guarde a vuestra señoría muchos años. Santa Fe, 29 de diciembre de 1794 =

José de Ezpeleta = Señor gobernador de Cartagena =

Es copia. Santa Fe, 19 de enero de 1795 =

Joseph de Zeyva

40. AGI, Estado, 52. Oficio del virrey de Santa Fe, Joseph Ezpeleta, para el duque de la Alcudia. Informa que estuvo obligado a prohibir por ahora el registro de caudales en las embarcaciones correos que navegan desde Cartagena a La Habana, teniéndolo presente el administrador general de rentas de la armada. Santa Fe, 19 de febrero de 1795.

Nota al margen: duplicado

El virrey de Santa Fe:

Avisa que el administrador general de correos de La Habana ha variado la derrota de los de Cartagena a aquella Isla en los mismos términos que había propuesto el virrey en su carta de 19 del mes anterior, por lo que sólo resta proveer sobre el punto de registro de caudales en dichos buques.

Mayo 31 de 95.

[Ilegible]

Excelentísimo señor:

Las mismas razones que expuse a vuestra excelencia en carta de 19 del mes anterior me habían obligado a prohibir por ahora el registro de caudales en los buques correos que navegan desde Cartagena a La Habana, proponiendo también se variase su derrota; las ha tenido presentes el administrador general de la renta en La Habana para disponer esto último en los términos que constan de las adjuntas copias del derrotero y carta dirigida al administrador de Cartagena, y por este a mí para mi gobierno. Y aunque supongo que el expresado administrador general dará cuenta a vuestra excelencia de esta novedad para su superior conocimiento, no excuso hacerlo por mi parte, ya por que esta anticipada deliberación confirma mi modo de pensar; y ya también porque cesando con ella el motivo que tuve para solicitar se variase la derrota de los buques correos de esta travesía, sólo debo esperar la superior resolución de vuestra excelencia en cuanto al registro de caudales en dichos buques, que más bien son perseguidos por el aliciente del dinero que llevan, que por la correspondencia, pues no ignoran los corsarios que esta se arroja siempre

al mar en semejantes casos, sobre no descubrirse empeño en aprehenderla.

Nuestro señor guarde a vuestra excelencia muchos años.

Santa Fe, 19 de febrero de 1795

Excelentísimo señor

Joseph de Ezpeleta

Excelentísimo señor duque de la Alcudia

41. AGI, Estado, 52. Copia de oficio de Aguera, para Joseph Zeiva. Informa que los corsarios franceses han declarado la guerra a las embarcaciones del correo, debido a que siempre traen dinero o porque están de acuerdo con los movimientos interiores que amenazan al reino. Santa Fe, 19 de febrero de 1795.

Los corsarios franceses sea porque los correos de esa plaza siempre traen dinero, o porque están de acuerdo con los movimientos interiores que han amenazado a ese reino han declarado la guerra a esos buques correos; y no teniendo yo muchas esperanzas de que se limpien estos mares, he resuelto para asegurar las correspondencias, que es lo más interesante en la actual situación, que vengan a entregarlas al puerto de Casilda en Trinidad de esta isla, o en su defecto en el castillo de Jagua desde donde se conducirán a esta administración por tierra juntamente con algunos pequeños fondos si los trajesen en oro; pero como hemos hecho la observación que los corsarios franceses en estos mares están sabedores de cuantos barcos salen de todas partes, prevengo a Vuestra Merced reserve mucho la adjunta derrota, y sin comunicarla a los capitanes se la dé cerrada de orden mía, y con la de que la abran así que hayan salido de Bocachica la cumplan: la rompan o arrojen al agua en el caso de ser apresados antes, o después de entregar las correspondencias en su destino, y que llagando a salvamento me la han de entregar; haciéndoles en todo caso responsables de las resultas = Es copia. Aguera =

Es copia. Santa Fe, 19 de febrero de 1795.

Joseph de Zeiva

42. AGI, Estado, 52. Copia de oficio de Aguera, para Joseph Zeiva. Informa sobre la derrota que deben seguir los capitanes que vayan desde Cartagena de Indias a La Habana. Santa Fe, 19 de febrero de 1795.

Derrota, que deberán observar los capitanes de los correos que vengan desde Cartagena a La Habana = Luego que salgan de Bocachica se dirigirán a Trinidad de esta Isla, en donde, o en Jagua no pudiendo hacerlo allí, entregarán bajo de recibo las correspondencias al administrador de correos de la primera, o Gobernador del segundo quien las despachará inmediatamente a esta capital = El parte deberá acompañar a dichas correspondencias, y el Capitán me comunicará desde allí las ocurrencias de su travesía novedades de su tripulación, y cuantas noticias tenga y sean interesantes. Se detendrá allí lo preciso para esta sola operación, y seguirá su viaje desatracado de la costa para entrar en el seno por entre los dos caros catoche, y su Antonio, y huyendo siempre cuanto pueda de este, y de las tierras de esta isla procurará recalar al puerto de La Habana como si viniese de Veracruz, pues sólo así hay apariencias puedan escaparse de los corsarios franceses = Esta derrota es tan reservada que si llega a penetrarse su establecimiento se procederá rigurosamente contra el que hubiere faltado al secreto. Habana y octubre, 18 de 1794 = Fuertes =

Es copia. Aguera =

Es copia. Santa Fe, 19 de febrero de 1795.

Joseph de Zeiva

43. AGI, Estado, 52. Oficio de la Junta de Dirección para el duque de la Alcudia. Informa sobre la carta del virrey de Santa Fe, donde señala que ha sido apresado por un corsario francés el bergantín correo “El Príncipe” que salió de Cartagena de Indias para La Habana con más de 80.000 pesos del comercio de aquel reino. Añade que la poca fuerza de los correos es notoria y que ha pedido al puerto principal de la isla de Cuba una fragata de guerra para conducir los caudales. Madrid, 2 de junio de 1795.

Excelentísimo Señor:

Con decreto de 25 de abril último se sirvió vuestra excelencia pasar

a esta dirección para que informase la carta del virrey de Santa Fe en que expone, que con motivos de haber sido apresado por un corsario francés el bergantín correo El Príncipe que salió de Cartagena de Indias en primero de marzo de 94, y llevaba más de 80.000 pesos del comercio de aquel reino, ser notoria la poca fuerza de los correos, y hallarse enterado el mismo comercio por las ordenes que tenía dadas dicho virrey de que había pedido a La Habana una fragata de guerra que pudiese conducir los caudales de su majestad y los del referido comercio, creyó se retraería este de volver a hacer embarcos en los correos por lo que no tomó providencia.

Que fueron efectivamente a Cartagena las fragatas de guerra La Gloria y Agueda, abriéndose su registro de caudales inmediatamente, y que cuando con esta disposición estaba persuadido a la seguridad de los de su majestad, y del comercio en su conducción, se había hallado con la noticia de haber apresado los franceses el buque correo que salió de aquel puerto en primero de septiembre último, llevando sobre 20.000 pesos de particulares, lo que probaba bien que no había escarmentado el comercio con la primera perdida, y que continuaba exponiendo sus intereses con casi evidente riesgo por ser fijo el día de la salida de los correos determinando el punto de su recalada, y notorio que se hallaba desamparada su navegación, y por lo mismo fácil a los corsarios estar en la expectativa para perseguirlos sabiendo a demás sus pocas fuerzas, y por el aliciente del dinero.

En cuya determinación, y considerando que podrían repetirse los ejemplares con perjuicio no sólo del comercio sino también del servicio del rey, y del público por la pérdida de la correspondencia, había prevenido al gobernador de Cartagena en 29 de diciembre anterior según la copia que acompaña hiciese suspender por ahora el registro de caudales en los correos para evitar en parte los inconvenientes indicados, respecto también a que en esta disposición no podía resultar perjuicio alguno al comercio, mediante deber suponerse habría registrado todos sus caudales atrasados en dichas fragatas Gloria, y Agueda que salieron de aquel puerto

en noviembre último, y a que en abril próximo se esperaba otra fragata de guerra en que se pudiese enviar lo que se hubiese acopiado hasta entonces.

Y últimamente que consideraba conducente al fin propuesto que por ahora fuesen los correos a desembarcar la correspondencia en el puerto de Casilda de la villa de Trinidad desde donde se conduzca por tierra a La Habana como se ha hecho en otras ocasiones de guerra, con lo cual evitaron la recalada de Cabo corrientes en que está el mayor riesgo, no obstante que le avisaba el gobernador de Cartagena se hallaban cruzando algunos corsarios en las costas del sur de aquella isla, y que tenían casi bloqueado el morro de la plaza de Cuba.

La contaduría a quien se pidió informe expuso que la providencia del Virrey de Santa Fe para que no se registren caudales por ahora en los buques correos que regresan de Cartagena a La Habana, es conforme con la que se tomó en la última guerra con los ingleses, y que estando a demás fundada en la experiencia de haber apresado los corsarios franceses en la actual dos correos con 100.000 pesos fuertes de particulares sin que la pérdida del primero les retajasen de arriesgar otra en el segundo, parecía deberse aprobar dicha providencia mucho más cuando se había tomado las convenientes para que se pudiesen embarcar los caudales en buques de guerra, y conduciéndose con menos riesgo, previniéndose en consecuencia por esta dirección al administrador de Cartagena observe lo dispuesto por el virrey.

Y que en cuanto a que vallan los correos a desembarcar la correspondencia de Cartagena en el puerto de Casilda de la Isla d Cuba nada tenía que decir, respecto de que esta providencia la había tomado ya el administrador de La Habana con parecer de los marinos, formando el derrotero que tenía remitido a la dirección general.

La junta enterada de la carta del virrey del informe de la contaduría, y habiendo oído al fiscal, es de dictamen que vuestra excelencia se sirva aprobar la providencia del virrey en que prohíbe se embarque dinero y aun otros efectos en los buques correos por el riesgo experimentado de su

perdida, ser providencia consiguiente en tiempo de guerra, y porque se proporcionan buques de esta clase en que el comercio pueda registrar con menor riesgo. Que se prevenga así por la dirección al administrador de Cartagena, y que vuestra excelencia se sirva contestar al mismo tiempo al virrey en cuanto a que los correos vayan a dejar la correspondencia en el puerto de Casilda, que ya está así dispuesto a proposición del administrador de La Habana.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. Madrid, 2 de junio de 1795.

Excelentísimo señor

Ignacio Omulryan

Manuel de Restilla

Francisco Nogues y Arévalo

Juan Savendo Caballero

Miguel Pérez de Quiroz

Juan Marqués

44. AGI, Estado, 52. Oficio de Justo Lema, para el virrey José de Ezpeleta. Informa que la Junta de Dirección se encuentra enterada de la decisión del alto mandatario, y devuelve la carta de este, relativa a la suspensión de registro de caudales en las embarcaciones del correo, debido a que ya han sido apresados dos de ellos que llevaban 100.000 pesos de particulares por corsarios franceses. Para proteger al comercio ha tomado como medida que se transporte el dinero en fragatas de guerra. Madrid, 2 de junio de 1795.

Santa Fe de Bogotá

Madrid, 2 de junio de 1795

Ezpeleta

Justo Lema

Nota al margen: Junio 3 de 75 concertese así.

Fecho al virrey en 5 de junio de dicho.

Y en el mismo a la dirección sin minuta.

Excelentísimo señor:

La Junta de dirección: devuelve informada la carta del virrey de Santa Fe en que da cuenta de que con motivo de haber sido apresados por corsarios franceses dos buques correos que llevaban 100.000 pesos fuerte de particulares, procedentes de Cartagena de Indias, había prevenido al gobernador de este puerto, hiciese suspender el registro de caudales en dichos buques para evitar tales pérdidas, nacidas de la codicia de los corsarios y de las noticias que tienen de los intereses que transportan en ellos; y dispuestos para evitar todo perjuicio al comercio, que este pueda remitir sus caudales en fragatas de guerra; proponiendo al mismo tiempo variar los correos a desembarcar en el puerto de Casilda de la isla de Cuba, desde donde conduzca por tierra la correspondencia a La Habana, como se ha ejecutado en tiempos de otras guerras; y en vista de lo expuestos por la contaduría, habiendo oído al fiscal, es de parecer se sirva vuestra excelencia contestar a dicho virrey aprobándole la providencia de que durante la guerra no se embarquen caudales en los buques correos, previniéndole que en cuanto que dejen la correspondencia en el puerto de Casilda esta ya así dispuesto a instancia del administrador de La Habana.

45. AGI, Santa Fe, 1092. Documento amplio que trata sobre los caudales necesarios para la subsistencia de los guardacostas de Cartagena de Indias. Se encuentran inserta las instrucciones para hacer el servicio del resguardo que consta de 30 artículos. Santa Fe, 19 de abril de 1796.

Santa Fe, 19 de abril de 1796.

Nº 876

Nota al margen: Da cuenta de haber dispuesto que el suministro de caudales para la subsistencia de los guardacostas de Cartagena se haga con arreglo al presupuesto formado para el año de 95 y no según el que se formó para el de 96 respecto al exceso advertido en este último consistente en el aumento de gratificaciones de mesa y demás que expresa de que no se le ha comunicado noticia por este Ministerio de Hacienda.

Por otra reservada de la misma fecha número 36 que era extractada

a continuación da cuenta del sucesivo aumento del gasto que causa la subsistencia de los buques guardacostas en Cartagena en su actual sistema para que pueda examinarse si convendrá variarlo.

Con la nota

Presentó en 14 de septiembre de 96.

Fecho en 18 dicho.

El virrey Ezpeleta:

Que con motivo de ventilarse el punto de a qué oficina corresponde el pago de los gastos causados en la subsistencia de los dos buques sueltos destinados en calidad de guardacostas a los puertos de Santa Marta y Río Hacha, se advirtió que en la instrucción de 20 de marzo de 93 remitida por este Ministerio a aquel virreinato con real orden de 12 de abril del mismo año, se prevenía que la Junta de Marina debía formar en cada año un presupuesto de caudales para los buques de dotación de su respectivo establecimiento, y en conformidad de esta disposición encargó al comandante de Marina de Cartagena de Indias con fecha de 9 de noviembre de 94 que providenciase lo conveniente a la formación de dicho presupuesto para el siguiente año de 95 y le avisase para destinar el caudal necesario a aquel objeto.

Que en consecuencia formó el ministro de Marina, y le remitió el comandante en 20 de enero de 95 dos presupuestos el primero de 80.684 pesos 2 reales 14 maravedíes para la subsistencia de siete buques a saber dos balandras y tres goletas guardacostas de Cartagena y una goleta cañonera destinada a cruzar en el golfo del Darién, y el 2º de 34.307 pesos 2 reales para pertrechos y víveres de dichas embarcaciones de las cuales solo cuatro mandaban oficiales de la Armada estando las otras tres a cargo de oficiales de mar.

Que uno y otro presupuesto iban con la circunstancia de estar aprobados por aquella Junta de Marina, y en su virtud previno a los ministros de Real Hacienda que por tercios anticipados entreguen al

ministro de los guardacostas la cantidad del primero, y la del segundo según se fuese librando en los términos prescriptos en los artículos 7 y 8 de la citada instrucción.

Que antes de saberse la inversión de estos caudales y si se ha consumado, o no la cantidad del segundo presupuesto, o cálculo de lo necesario para pertrechos y víveres por que las cuentas de un año no deben ir hasta pasados tres, o cuatro meses del siguiente, se han formado en Cartagena los nuevos presupuestos para el presente año de 1796 los cuales ha remitido el mismo comandante de Marina en 29 de febrero último, y con las misma calidad de quedar aprobados por la Junta del ramo.

Que el primero de estos consta de 123.057 pesos y el segundo de 423. 007 pesos 2 reales incluidos 8.000 para la compostura y carena de una goleta que se ha comprado en lugar de otra que se perdió en uno de aquellos bajos.

Que ambas partidas suman la cantidad de 165.364 pesos 2 reales que comparada con la de 114.991 pesos 4 reales que importaban los dos presupuestos de gastos del año anterior de 95 excede a esta en 50.372 pesos 6 reales de un año a otro supuesto el mismo número de buques, pero en las cartas con que el comandante le acompaña dichos últimos presupuestos se expresa que este aumento, o exceso consiste además de los 8.000 pesos de la carena de dicha goleta, en que habiendo dispuesto vuestra majestad por real orden de 11 de septiembre de 95 expedida por el Ministerio de Marina se aumenten las gratificaciones de mesa y se abone una ración ordinaria por cada criado de los comandantes, y oficiales de la dotación de sus bajeles ha sido necesario considerar este gasto más de los buques que puedan arribar a aquel puerto, y e de los oficiales que deben ir de España para complementar los guardacostas según reglamento.

Que sin embargo de esta expresión atendiendo Ezpeleta a que el mayor gasto dimana de una providencia que no se le ha comunicado por el Ministerio de Hacienda en la parte relativa al aumento de gratificaciones y raciones, y a que tampoco debe entrar en el presupuesto la consideración

de los buques que puedan llegar a aquel puerto en este año en comisión, o con otro objeto no llevando ordenes de Vuestra Majestad comunicadas por este Ministerio para que se les suministren caudales y que en el caso de ir y llevarlas sería cosa fácil ocurrir inmediatamente a su subsistencia y dar para ella las providencias necesarias; ha dispuesto que se entregue lo necesario a la subsistencia de los guardacostas de Cartagena por lo respectivo al primer presupuesto de este año en la misma cantidad que se verificó en el anterior, y que el importe del segundo presupuesto para compras de pertrechos y víveres se suministre conforme se vaya librando según las reglas prescriptas en la materia que es cuánto ha podido hacer en las circunstancias de no habersele comunicado por este Ministerio la real orden de 11 de septiembre anterior expedida por el Ministerio de Marina que motiva el exceso notado y de no poder adelantarse a librar caudales para los buques que puedan ir hasta que sepa si deben, o no franqueárseles conforme las ordenes que se le comuniquen sobre su ida. Pero lo hace presente a vuestra majestad para los fines convenientes quedando en remitir los presupuestos del año de 95 y del presente luego que de Cartagena se los envíen como los tiene pedidos con este objeto, respecto a no haber ejemplar alguno en aquella Secretaría desde donde se dirigió el único que fue a aquellos oficiales reales para gobierno de aquella oficina en la suministración de caudales.

El mismo virrey Ezpeleta. Reservada.

Con la misma fecha nº 36 reservado dice que en Junta de Marina celebrada en Cartagena de Indias a 9 de octubre de 1789 y presidida por su inmediato sucesor don Francisco Gil y Lemos a su tránsito para Lima se reguló que bastarían 150.000 pesos anuales para la subsistencia de una fragata y cinco balandras o goletas empleadas en el corso de aquellas costas, y efectivamente se asignó dicha cantidad para el expresado objetivo.

Que reconociéndose después que la fragata era buque poco proporcionado por su porte para la diligencia de su destino y recorrer las

ensenadas y calas de la costa propuso se mandase retirar y así lo dispuso vuestra majestad con lo que se rebajó a 100.000 pesos anuales la situación de aquellos guardacostas.

Que así continuó por algún tiempo hasta que en octubre de 93 le remitió el comandante que de Marina de dicha plaza el cálculo que había formado el ministro de ella del caudal necesario para la subsistencia de aquellos guardacostas incluso los dos buques destinados al Darién para todo lo cual considero suficientes 107.079 pesos 4 reales que dispuso se suministrasen para el año de 94.

En este con motivo de lo que informa en carta de esta fecha de su correspondencia no reservada previno se formasen presupuestos de gastos para dichos buques con arreglo a las reales disposiciones del asunto y formados los correspondientes al año de 95 importaron la cantidad de 114.991 pesos 4 reales que mandó franquear por aquellas cajas.

Que antes de saberse su inversión y convenio se han hecho como era regular los presupuestos de gastos para el correspondiente año de 96 cuyo total asciende a 165.364 pesos 2 reales y aunque la diferencia o exceso del gasto que se presupone para este año consiste según se expresa y ha manifestado en su citada carta por la mayor parte en la costosa carena de un buque que se va a comprar para remplazar una goleta perdida, en los aumentos de gratificaciones, y demás que allí se explica ya se deja conocer que desde el retiro de la fragata Agueda verificado en el año de 92 por junio o julio en cuya ocasión se redujo a 100.000 pesos el situado de aquella Marina se ha ido este aumentando progresivamente hasta la cantidad que se advierte pedida para el año corriente.

Que sin entrar a dudar de la legitimidad de su inversión, de su necesidad ni de su utilidad lo cierto es que los gastos cada año van siendo mayores, y que para los cinco pequeños guardacostas de Cartagena, dos del Darién es preciso mantener en aquel puerto un arsenal y Maestranza con sus oficiales y empleados entre los cuales se encuentra un capitán de navío que es subinspector y comandante del Arsenal y a este respecto

disfruta su sueldo, y gratificaciones como los demás individuos de esta dependencia. A esta proporción crecen los gastos que serán mayores cuando vayan los oficiales de la Armada que se anuncian para completar la dotación de aquellos buques, y cuando se disponga como es regular, que se suministre el caudal necesario a cubrir el aumento de gratificaciones de mesa hecho por vuestra majestad.

Que del mismo presupuesto que se ha formado para estos gastos en el corriente año resulta que cuando para la goletas Taumaturgo del mando de un teniente de navío se necesitan 70.850 reales de plata de América, para la goleta Nancy al cargo de un oficial de mar bastan 16.918 reales de la misma moneda, y ya se deja conocer en que consiste esta enorme diferencia que sería mayor todavía si se aumentase a la primera partida el importe de la gratificación de mesa del comandante de dicha goleta Taumaturgo regulado en 10.749 reales.

Que el mismo presupuesto hace ver que la goleta y cañonera destinadas al Darién consumen muy poco, respecto de los guardacostas de Cartagena, no siendo desigual su utilidad, ni su servicio; y por otra parte es constante que la goleta Nuestra Señora del Carmen guardacostas particular del Río Hacha se mantiene en año común con 3.500 pesos sobre poco más o menos, a cuya cantidad, aunque se hayan de aumentar el costo de las carenas que se le dan en Cartagena cuando las necesitan siempre hay mucha diferencia respecto de lo que consumen aquellos buques.

Que todo esto concurre a reflexionar que acaso podría ocurrirse al resguardo de las costas con menos gastos en otro sistema que el actual, y aunque desde luego sería muy conveniente a esclarecer este punto la noticia de lo que se gastaba en este objeto en el tiempo que estuvo a cargo de guardacostas particulares sería larga, y difícil la adquisición de estos datos, y tal vez muy expuesta su certidumbre porque justamente corre su época con la de los establecimientos hechos en el Darién para lo que se aumentaron muchos buques; se fletaron otros por cuenta de vuestra majestad y según parece se unieron o confundieron estos gastos, que

después de tanto tiempo sería trabajoso separar, y discernir; pero como no pueden faltar objetos de comparación con lo que cuestan otros buques guardacostas, como los de Caracas, los de La Habana que sin embargo de haber allí Marina están a cargo de particulares, y otros varios que habrá, le ha parecido conveniente manifestar a vuestra majestad cuanto lleva expuesto para que si fuese de su real agrado se trate de la materia, o se entre en el examen de ella según corresponda para la determinación que convenga en la cual sería muy digno de tenerse presente que siendo el objeto principal de los guardacostas de Cartagena el de celar e impedir el contrabando debería tener inmediata dependencia de la Superintendencia de Real Hacienda y subdelegación de rentas por la naturaleza de su destino, lo que no sucede en el día habiendo sido una casualidad que el Gobernador de Cartagena haya reunido en el quinquenio pasado la Comandancia de Marina por haber recaído en un general de la Armada, de cuya clase no es el actual gobernador, y con este motivo podrá aumentarse todavía más el gasto de aquellos guardacostas si para mandarlos en jefe se ha de destinar un oficial que reemplace al jefe de escuadra don Joaquín de Cañaveral.

Nota:

En carta reservada de 13 de octubre de 83 número 57 dio cuenta el arzobispo virrey de Santa Fe de haber mandado abrir registro de caudales en la fragata Nuestra Señora de la Ó, manifestando la utilidad que se seguiría al real erario de que en lugar de las fragatas guardacostas de Cartagena se pusiesen embarcaciones menores con lo que se minoraría el Ministerio de Marina y acompañó copia de la representación de aquel comercio en apoyo de lo que expone y la resolución fue la siguiente.

Enterado su majestad ha resuelto que se retiren de Cartagena las fragatas, y demás buques guardacostas de su Armada con la Comandancia, y Ministerio de Marina, restituyéndose a La Habana por la imposibilidad de soportar este gasto actualmente como por no ser necesario, y demás razones que expone el Arzobispo, y la Diputación del Comercio. Pásese

aviso de ello al señor ministro de Marina para que dé por su parte las ordenes consiguientes y comuníquese por esta vía la que corresponde al arzobispo virrey previniéndole que para resguardo de las costas de aquel reino pasarán los guardacostas de Caracas a que allí sobran, y si fuere necesario algún otro se podrá después, y que en el caso que se necesite alguna fragata de guerra para registro, y conducción de caudales a España, se pida a La Habana cuya real resolución se comunicó en 18 de marzo de 1784.

En 30 de junio del mismo año n° 107 reservado contestó el arzobispo virrey a la antecedente real orden exponiendo lo que había respondido al comandante de Marina sobre varios abonos y apronto de caudales que pedía, y sobre la necesidad en que se veía de retener los dos bergantines y la goleta Chula hasta que llegasen los que debían pasar de Caracas y al mismo tiempo pregunto si debería extinguirse la matricula, y vuestra majestad se dignó resolver en 18 de octubre del mismo año de 1784 lo que sigue:

Aprobado lo que respondió al comandante de Marina, y que retuviese los bergantines y la goleta Chula que podrá conservar el tiempo que necesite y en cuanto a la matricula que retirándose el Ministerio de Marina según esta mandado debe nombrar el ministro de Hacienda, y otro que sea de su satisfacción para que corran con ella según lo prevenido en la orden despachada por este Ministerio en principios del año de 1777.

En carta de 15 de noviembre de 1786 n° 1397 remitió el arzobispo virrey el proyecto que le presentó el comandante de los guardacostas de Cartagena don Juan Álvarez Veriña para arreglar el corso desde el Orinoco hasta el escudo de Veraguas en que hay la distancia de más de 500 leguas, y tratándose del de Santa Marta, y su costa le señala dos balandras, una goleta, y una lancha cañonera cuyo costo anual ascendería a 56.452 pesos 4 reales y hablando de Cartagena propone se señalen para su corso una balandra, dos goletas, dos galeotas, y dos lanchas cañoneras, cuyo gasto anual importaría 71.844 pesos y las dos partidas la de 128.296 pesos 4

reales para subsistencia de once buques. Y comparado este presupuesto con el que ha hecho el Ministerio de Marina del corso de Cartagena para su subsistencia en el año de 1796 regulada en 165.364 pesos 2 reales hay el aumento de gasto en este un año de 37.067 pesos 6 reales y cuatro buques menos que mantener que debía regularse a una mitad menos de su costo.

En aquel tiempo proyectó el arzobispo virrey la conquista de los indios del Darién, y para la conducción de víveres, pertrechos, municiones, y transporte de tropas se compraron algunos buques pequeños, se fletaron otros y se construyeron algunas goletas y comprendiéndose en el número de los primeros los dos bergantines y la goleta Chula de la Marina Real se mandaron por real orden de 24 de enero de 1788 pagar a la tesorería de Marina de Cádiz los 28.903 pesos que importaron los citados tres buques, y las falúas, botes y demás embarcaciones menores que había en el Arsenal de Cartagena.

Nombrado virrey de Santa Fe don Francisco Gil, y Lemos, y posesionado de aquel mando representó desde Cartagena en 30 de enero de 1789 n° 4° reservado informando el estado de aquella Real Hacienda, y tratando de otros varios puntos que necesitaban reforma, tocó el excesivo número de 32 buques de que se componían aquellos guardacostas; y en 2 de abril de 1789 se le previno que de estos reservase los que necesitase para mantener el resguardo tratando este punto con el comandante de Marina don Juan Gastelu, y también que redujese la Maestranza y Marinería de Cartagena para ahorrar gastos.

Como cuando pasó don Francisco Gil y Lemos a virrey de Santa Fe estaba el Ministerio de Guerra y Hacienda de Indias unido al de Marina todos a cargo del señor don Antonio Valdés, y no se hallan en el Archivo del de Hacienda las ordenes que se expedirán para volver a poner los guardacostas de Cartagena a cargo de la Marina Real no hay noticia de los buques de que se compone, oficiales que los mandan, sus tripulaciones y el costo que anualmente tiene a vuestra majestad cada buque, como tampoco

del modo y términos en que se restableció el arsenal y el Ministerio de Marina en aquella plaza.

En el informe que hizo el virrey de Santa Fe Ezpeleta sobre los medios que había adoptado para evitar el trato clandestino en Cartagena, y su costa al que se agregaron las quejas del comercio de Cartagena a cerca de los prejuicios que de él se le seguían, que todo se pasó hace seis meses a informe del contador director conde de Casavalencia, dijo la Mesa en su nota que el corso que deben hacer los guardacostas para impedir el contrabando, es demasiado penoso para los oficiales de Marina, poco acostumbrados a navegar sin todas aquellas comodidades que disfrutaban en los buques de gran porte. Los que deben emplearse en este servicio deben ser balajúes, o goletas muy pequeñas que puedan aterrarse a la costa, entrar en las calas y caños y reconocerlos todos, y esto no lo podrán hacer los actuales guardacostas que son balandras, y goletas grandes, cargadas de artillería y de gente, que todo es inútil para apresar a los contrabandistas que por lo común son gente que llevan poca, o ninguna defensa, a no ser alguna embarcación extranjera.

Como el virrey Ezpeleta en sus dos representaciones que quedan extractadas indica bastantemente la necesidad de variar el actual sistema establecido en los guardacostas que erogan una cantidad exorbitante, sin que se note el beneficio que debía esperarse. Parece a la Mesa que ambas representaciones se envíen al nuevo virrey de aquel Reino don Pedro Mendinueta para que teniendo a la vista las costas reservadas del Arzobispo virrey nº 57 y 1.007. y las reales ordenes de 23 de mayo y 20 de octubre de 84 para la extinción del Ministerio de Marina de Cartagena y retiro a La Habana de todos los guardacostas de la Marina Real. La carta de 12 de marzo de 1787 número 1397 en que acompaño el plan formado por el comandante de los guardacostas que remplazaron a aquellos sobre el resguardo de las costas de aquel reino, las de Caracas, e islas adyacentes; y procurando tener a la vista las ordenes que se dieron para el nuevo establecimiento de los guardacostas a cargo de la Marina Real, informé,

oyendo reservadamente a los sujetos más prácticos e imparciales sobre el modo y forma en que convendrá establecer aquellos guardacostas, cuantos buques serán necesarios para resguardar a Santa Marta, Río Hacha, y toda la costa de Cartagena hasta el golfo del Darién, la clase de ellos, sus armamento, tripulación, y gasto anual de cada uno en particular, y de todos en general, formando y remitiendo una instrucción de lo que deberán observar los que los manden; jefes a que deben estar subordinados, y todo lo demás que comprenda útil para arreglar de una vez el resguardo de aquellas dilatadas costas.

El virrey de Santa Fe Mendingueta

Nota al margen: Da cuenta de la considerable suma a que ascenderán los gastos de los guardacostas de Cartagena y dificultades que aquel Ministerio de Marina pone para evadir del cumplimiento de las reales órdenes a cerca de su legítima inversión, y pide providencia sobre uno y otro punto.

En Carta de 27 de enero de este año n° 7 dice que sin embargo de hallarse e aquella plaza sin los papeles y libros de correspondencia del virreinato con este Ministerio, habiéndole informado su antecesor que anteriormente se ha representado por dicho jefe sobre el aumento que sucesivamente habían ido tomando los gastos de los guardacostas los cuales ascendieron en el año de 1796 a 160.000 y pico de pesos, le ha parecido muy propio de su obligación no separarse de aquella plaza sin dejar antes hecha a vuestra excelencia una nueva instancia sobre asunto tan importante mayormente cuando para este año ha sido mayor el exceso, pues se pidieron 218.223 pesos 6 reales sin incluirse en esta suma lo que por separado se abona a los bergantines destinados a la formación del atlas marítimo ni cualquiera otro gasto extraordinario que haya de hacerse si fuese algún buque de guerra.

Que en estas circunstancias, y sin embargo de que por los artículos

de la Ordenanza General de la Armada en cuya virtud procede la junta a formalizar esta clase de presupuestos no se da facultad al virrey para alterarlos ni tiene otra providencia que tomar que la de facilitar los caudales; con todo comprendiendo Mendinueta que acaso no bastarían los productos de las Tesorerías del Reino para otros gastos de absoluta, y mayor necesidad, y continuaran haciéndose con motivo de la declaración de guerra, previno al comandante de Marina, como consta de la adjunta copia, que en el concepto de que podría llegar el caso de verse el erario en una urgencia a causa de los gastos de que va hecha relación procurase que la junta redujese a menor cantidad el presupuesto separando todo lo que no fuese muy preciso, o indispensable de lo cual se trataría más adelante si lo permitiese las circunstancias; Y aunque por este medio ha podido conseguir alguna carta rebaja, y aun esa condicional y con repetidas protestas de usar de ella cuando lo exigiese la necesidad, pareciendo a Mendinueta que siempre se pide una suma considerable que acaso no podrían cubrir las cajas del Reino mayormente cuando es de creerse que en los años sucesivos se presuponga mayor cantidad como lo manifiesta la misma Junta, espera que con presencia de lo que ha expuesto anteriormente su antecesor, y de lo que lleva informando de las ocurrencias posteriores que parece exigen pronto remedio se le prevenga lo que vuestra majestad se digne resolver, o decirle el arbitrio que podrá tomar para evitar en lo posible las consecuencias que forzosamente han de ocasionarse por el hecho de no autorizarse a los virreyes en la Ordenanza de la Armada para otra cosa que para librar caudales.

Que así mismo debe informar a vuestra majestad que estando prevenido por real instrucción de 20 de marzo de 93 que los oficiales reales intervengan en las compras de pertrechos, y víveres para la Marina se han propuesto por los individuos de este cuerpo varias dificultades sobre el modo de verificarse la intervención con las cuales se ha intentado entorpecer el cumplimiento de la instrucción, y se ha formado expediente de que informará después de haber oído el dictamen del Tribunal de

Cuentas; y aunque tomará por el pronto la providencia que corresponda para que se verifique puntualmente la expresa resolución de vuestra majestad en orden a la legítima inversión de sus intereses para evitar toda arbitrariedad y atraso del servicio pide se le prevenga la resolución de vuestra majestad a cerca del punto, o cualquiera otra providencia que se halla expedido para otros Apostaderos sobre el modo con que debe verificarse el cumplimiento de la citada real instrucción, o que tal vez se expida ahora de resultas de haberse hecho recurso por la Marina a su respectivo Ministerio.

Nota

En carta de 19 de abril de 96 dio cuenta el virrey Ezpeleta de haber dispuesto que el suministro de caudales para la subsistencia de los guardacostas de Cartagena se hiciese con arreglo al presupuesto formado para el año de 95, y no según el que se formó para el 96 respecto al exceso advertido en este último por las razones que expuso; y por otra carta reservada de la misma fecha manifestó el sucesivo aumento de gastos que causaba la subsistencia de los buques guardacostas en su actual sistema para que pueda examinarse si convendrá variarlo.

Conformándose su majestad con lo expuesto en la nota puesta en el antecedente extracto se remitieron en 18 de septiembre de 96 al actual virrey las dos citadas cartas de su antecesor para que teniendo a la vista las representaciones reservadas del arzobispo virrey n° 57 y 107 y las reales ordenes de 23 de mayo y 2 de octubre de 1784 para la extinción del Ministerio de Marina de Cartagena y retiro a La Habana de todos los guardacostas de la Real Armada. La carta del mismo arzobispo virrey de 12 de marzo de 1787 n° 1.397 en que remitió el plan formado por el comandante de los guardacostas que remplazaron a aquellos, sobre el resguardo de las costas de aquel Reino, las clases de Caracas, e islas adyacentes, y teniendo a la vista las ordenes que se dieron para el nuevo establecimiento de los guardacostas a cargo de la Marina Real que hoy existe, informe, oyendo reservadamente a los sujetos más prácticos, e

imparciales, sobre el modo y forma en que convendrá establecer aquellos guardacostas; cuantos buques serán necesarios para resguardar toda la costa desde Santa Marta al golfo del Darién, la clase de ellos, su armamento, tripulación y gastos anuales de cada uno en particular, y de todos en general formando y remitiendo una instrucción de lo que deberán observar los que los manden, jefes a que deben estar subordinados, y todo lo demás que comprenda útil para arreglar de una vez el citado resguardo.

Como cuando escribió Mendinueta esta representación no había llegado a Cartagena la correspondencia de este Ministerio del mes de septiembre que la recibió cuatro días después, parece podría contestársele sólo que para tomar su majestad resolución sobre lo que ahora expone espera el informe que le está pedido por la citada real orden de 18 de septiembre de 1796.

Nota al margen: Junio 12 de 79.

Espérese el informe y prevéngase así al actual virrey.

Fecho en 13 dicho.

Santa Fe, 19 de abril de 1797.

Nº 19.

El virrey Pedro Mendinueta

Nota al margen: Acusa el recibo de la real orden de 18 de septiembre último, sobre los guardacostas de Cartagena, y ofrece remitir con la brevedad posible la noticias y documentos que se piden, para cuyo efecto había pedido algunas a Cartagena.

Dice que desde el tránsito de la Villa de Honda, a aquella capital había recibido a real orden de 18 de septiembre del año próximo pasado, y dos representaciones hechas por su antecesor acerca del sucesivo aumento de gastos de los buques guardacostas de Cartagena, en su actual sistema, y necesidad de variarlo, para que en su vista informe, oyendo reservadamente a los sujetos más prácticos, teniendo presente los papeles, documentos, e informes que se citan.

Que para aprovechar la ocasión del correo ordinario de Cartagena, que se despachaba desde el lugar en que se hallaba, había pedido las primeras noticias para adquirir los conocimientos necesarios para evacuar dicho informe, luego que pueda ejecutarlo con la exactitud que exige la materia, aunque no con toda la brevedad que se le encarga, por tener que esperar dichas noticias y solicitar otras, a fin de no aventurar el acierto en el arreglo que se pretende dar al resguardo marítimo de aquellas costas.

El mismo virrey Mendinueta

Nota al margen: Recuerda la consulta pendiente sobre el aumento de gratificaciones y abono de raciones a los oficiales de Marina empleados en servicio de los buques guardacostas de Cartagena.

Con fecha de 19 de octubre último expone: que en carta de 19 de abril de 96 n° 81 dio cuenta su antecesor Ezpeleta del aumento que había notado en los presupuestos de gastos para la subsistencia de los buques guardacostas de la Marina Real en el Apostadero de Cartagena de Indias formados para aquel año; y que consistiendo parte de aquel dicho aumento en el de las gratificaciones de Mesa y abono de raciones, que debía hacerse a consecuencia de la real orden de 11 de septiembre de 95 expedida por el Ministerio de Marina había dispuesto se suspendiese el suministro de caudales correspondientes a este objeto respecto a no haber comunicado a aquel Virreinato por este Ministerio la citada real orden en cuyo caso debería estarse a lo prevenido en otra de 6 de noviembre del mismo año de 95 que se le había dirigido con motivo de los gastos causados por los bergantines, empresa y alerta surtos en aquel puerto.

Que en vista de dicha carta y de otra reservada de igual fecha n° 36 se le remitieron al actual virrey para que informase sobre varios puntos relativos al mejor establecimiento de aquel resguardo marítimo para lo que ha sido preciso tomar diversas noticias y otros conocimientos que ya tiene reunidos a fin de evacuar dicho informe: pero como nada se halla resuelto

sobre el aumento de gratificaciones y abonos de ración suspendido allí ocurrieron algunas viudas de oficiales que debían restituirse a España reclamando las cantidades que por ambos respectos se les debían y fue preciso acceder a sus instancias exigiéndoles fianza hasta la real determinación.

Que con este ejemplar recurrieron los oficiales existentes en aquel Apostadero solicitando igual abono bajo la misma calidad de fianza; pero como no mediaban respecto de estos las mismas razones que hubo para concederlo a las viudas que necesitaban este auxilio para su viaje se les ha denegado: y sirviendo sus solicitudes para recordar que está pendiente la declaración de este punto, lo hace presente el virrey a fin de que se le comunique la que sea del real agrado.

Nota

Habiéndose pedido informe al virrey Mendinueta sobre las dos cartas de su antecesor en que dio cuenta de haber dispuesto que el suministro de caudales para la subsistencia de los guardacostas de Cartagena se hiciese con arreglo al presupuesto formado para el año de 95, y no según el de 96 por el ejercicio aumento que se advertía en las gratificaciones de mesa y abono de raciones; podrá esperarse a que lo evacue para tomar providencia sobre este particular aprobándole el pago que mandó hacer a las viudas mediante a haberse verificado bajo de fianzas.

A 18 de junio de 1798.

30 de dicho con la nota. Rúbrica

Fecho 2 de julio dicho.

El mismo virrey Mendinueta

Nota al margen: Con motivo de los medios propuestos por el Consulado de Cartagena para la extinción del comercio clandestino en aquella costa, avisa el estado en que se halla el expediente sobre arreglo de los buques guardacostas prevenido en real orden de 18 de septiembre de

95 ofreciendo satisfacer a ella con la mayor brevedad posible.

En carta de 19 de febrero último n° 146 dice: que uno de los medios propuestos por el síndico del Consulado de Cartagena para destruir el comercio ilícito que se hace por las costas del norte es el que se pongan en movimiento los buques guardacostas, a cuyo efecto solicitó que el consulado dirigiese al virrey sus instancias para que con toda preferencia providenciase lo conveniente a fin de que los expresados buques se empleasen en tan importante objeto con el celo y honor propio de sus jefes dando cuenta de sus operaciones en el particular.

Que el tribunal adoptando esta proposición la ha pasado al virrey en carta de 20 de noviembre según se reconoce en el cuaderno 2° del expediente sobre permiso para comerciar con las colonias extranjeras amigas que acompaña en oficio separado de la misma fecha; y aunque acerca de ello se tomará la providencia correspondiente comunicándola a Cartagena para su observancia debe hacer presente con este motivo que el arreglo de que ahora se trata y desea el Consulado en el servicio de los buques guardacostas es uno de los puntos principales que se comprenderán en el nuevo sistema que halla de darse a aquel resguardo marítimo en consecuencia del prevenido en real orden de 18 de septiembre de 96 de cuyo cumplimiento se está tratando sin que halla podido hasta ahora evacuar el informe pedido en ella por la dificultad experimentada en la adquisición de las noticias conducentes a hacerlo con el acierto que desea deseaba, pero viendo que ya se dilata más de lo que conviene y que no llegaban las noticias pedidas de fuerzas del reina, ni se encuentran en él sujeto capaz de suministrar las luces necesarias, ha resuelto darle curso con la brevedad posible y lo avisa con anticipación añadiendo por lo que puede importar que no ha recibido de nuncio alguno formal acerca de que los guardacostas de Cartagena se distraigan de su verdadero y primitivo objeto de celar el contrabando y recorrer las costas: que por otra parte estaba enterado de sus repetidas salida a dicho fin por los avisos del

comandante de Marina: que aunque el destino de dichos buques es el de cruzar las costas para impedir el comercio ilícito; las actuales circunstancias de la guerra, y la de ser aquellos las únicas fuerzas navales que tiene el gobierno a su disposición han obligado a encargar varias comisiones del servicio aunque con ellas tan poco se les ha envarado de atender al fin principal de su establecimiento: y finalmente que en caso de saber que se falta a él, por inacción u otro motivo no dejará de tomar las providencias que correspondan en uso de sus facultades.

El mismo virrey Mendinueta

Nota al margen: En cumplimiento de la real orden de 18 de septiembre de 96 acompaña un plan en que se expresa el pie en que podrá establecerse el resguardo marítimo de la costa del norte de aquel virreinato con más utilidad y menos gasto, informando lo conveniente acerca de este importante asunto y remitiendo las demás noticias pedidas para su arreglo y determinación.

Con fecha de 19 de abril del corriente año nº 166 dice:

Que por real orden de 18 de septiembre de 96 se le previno que trayendo a la vista todos los antecedentes que hubiese acerca de las novedades hechas en el establecimiento del resguardo de las costas de aquel reino y su actual estado, y oyendo reservadamente a los sujetos más prácticos e imparciales, informase sobre el modo en que convendría establecer los buques guardacostas; cuantos serían necesarios para resguardar toda la que media desde Río Hacha y Santa Marta hasta el golfo del Darién; la clase de ellos; su armamento, tripulación, y gasto anual de cada uno en particular y de todos en general formando y remitiendo una instrucción de lo que deberán observar los que manden dichos buques; jefes a que estarán subordinados; y lo demás que comprendiese útil para arreglar de una vez el resguardo de aquellas dilatadas costas acompañando noticia circunstanciada de los buques de que se componen aquel corso en la actualidad; ordenes que se expidieron

para su establecimiento; Jefes a que están subordinados; de cuantos individuos se compone el Ministerio y arsenal de la Marina Real y todo lo demás que se graduase conveniente para dar una puntual idea de lo que corresponda practicarse para el mejor real servicio, evacuándolo todo con la brevedad posible.

Que para desempeñar este encargo en los términos prevenidos transcribió la referida real orden al gobernador de Cartagena en quien suponía concurriesen las noticias necesarias y facilidad de rectificarlas para el cumplimiento de lo resuelto, a cuyo fin dispuso igualmente que los ministros de Real Hacienda de aquellas Cajas le facilitasen los documentos y papeles que les pidiese.

Que así mismo tuvo el virrey por conveniente encargar a los Intendentes de La Habana y Caracas le remitiesen los reglamentos, ordenes, instrucciones, y demás noticias relativas al establecimiento de sus respectivos resguardos marítimos a fin de poderlas tener presentes en el que debía tratarse en Santa Fe, adoptándolas en cuanto lo permitiesen las circunstancias, o a lo menos tomar algunas ideas concernientes a este objeto, porque desde luego le pareció que no había en aquel reino, ni aún en la misma plaza de Cartagena sujetos capaces de suministrar en la materia las nociones convenientes al desempeño de la real voluntad.

Que por este motivo y la dificultad de adquirir las noticias necesarias con la correspondiente reserva no pudo el gobernador de Cartagena evacuar su informe hasta el mes de agosto último; pero todavía se detuvo el virrey en hacer uso de él esperando los papeles pedidos a La Habana y Caracas, hasta que habiendo llegado los primeros, y viendo que tardan demasiado los segundos ha resuelto no demorar este asunto en el cual procurará satisfacer el real animo en el modo posible y a que las circunstancias expresadas le obligan a ceñirse a sólo el informe del mencionado gobernador, o por mejor decir a no solicitar otro alguno.

Que en este supuesto acompaña el plan formado por dicho jefe en el cual se introduce manifestando la facilidad y estímulo que prestan a

comercio clandestino la intermediación de las colonias extranjeras; los vientos favorables para la navegación; la proporción de las pequeñas embarcaciones que se emplean en hacerlo; lo dilatado de la costa abundante de surgideros y ensenadas; y el buen suceso de estas criminales expediciones por la ganancia que reportan los que las emprenden: y la dificultad que por el contrario tienen los buques guardacostas actuales por su mucho porte para acercarse a los parajes en donde se abrigan los contrabandistas y para sostenerse en el crucero sin riesgo de considerables descalabros aun cuando sus salidas fuesen más frecuentes que se indica haberle sido en los años anteriores.

Que en seguida expone de buena fe la abundancia y descaro con que se han introducido y vendido los géneros de contrabando especialmente desde que se franqueó el comercio de negros con las colonias extranjeras; los perjuicios que de aquí han resultado a la Real Hacienda y comercio nacional; los considerables gastos que sufre el erario en el actual sistema del resguardo marítimo, y deduciendo por consecuencia la necesidad de variarlo descende a proponer el plan de un nuevo establecimiento.

Que este se reduce en sustancia a que

[Nota al margen:] Nuevo plan.

relevada la Marina Real del encargo o servicio que actualmente hace en los buques guardacostas de Cartagena de Indias, se pongan estos al mando de sujetos particulares, reducidos también los mismos buques a una goleta de fuerza de 120 toneladas, cuatro goletas menores, una galeota, una lancha cañonera, una falúa, y dos lanchas de auxilio cuyas tripulaciones, sueldos, y gastos al mes y al año se expresan por menor en dicho plan como los de su entretenimiento en todos los artículos o ramos de su pertenencia.

Que consecuente a esta idea, y a la de que el puerto de Cartagena sea el de la residencia de los guardacostas de donde deban partir y volver de sus respectivos cruceros a barlovento y sotavento de la plaza; propone

se establezca en ella un tribunal de Justicia compuesto del gobernador en carácter de Intendente de este ramo (que ha de ser el jefe de todo lo perteneciente a los guardacostas subordinado a la autoridad del virrey del Reino) del asesor del Gobierno y escribano de Real Hacienda: que el suministro de caudales y la cuenta y razón sea a cargo de los oficiales reales con el aumento de un dependiente: que se cree un capitán de Maestranza con el carácter de oficial de órdenes que cuide del desempeño de los oficiales y gente de mar empleada en los buques durante su permanencia en el puerto: y finalmente expresa los demás empleados que considera necesarios y los sueldos o gratificaciones que podrán asignárseles de modo que unido el gasto del Tribunal de Justicia, cuenta y razón, Almacenes, Proveeduría, y Matrícula, al de la subsistencia de los buques propuestos, sueldos de sus Oficiales y tripulaciones compone en una suma la cantidad de sesenta mil pesos anuales que será el total costo que erogará la Real Hacienda para atender y llenar el importante objeto de celar el comercio ilícito en aquellas costas.

Que a continuación se detallan el destino y servicio de estas embarcaciones del jefe y demás subalternos, proponiendo por regla invariable que cuatro de los buques menores hallan de estar siempre en la mar cruzando dos a sotavento hasta el Cabo de la Vela y otros dos a sotavento hasta Chagres sin que les sea permitido volver a Cartagena ni entrar en otro puerto de población a menos que haya urgente necesidad la que deberán justificar, y que a los dos meses de estar en la mar dichos buques sea relevado uno de cada parte y remplazado por otro de los que estarán en el puerto principal de modo que alternando en el servicio logren todos cuatro meses de descanso al año en Cartagena y ocho de servicio en el crucero.

Que también propone el gobernador se suprima el guardacostas peculiar de Santa Marta por no considerarlo necesario respecto a que los corsarios estarán siempre por aquellos parajes; pero no así en cuanto a de Río Hacha que deberá subsistir y ponerse bajo el pie de las goletas

menores para las urgencias de aquella plaza y principalmente para ayudar a celar el trato ilícito de los extranjeros en la costa de los guajiros que es el punto más distante de Cartagena.

Que por último se expresa en el plan que 18.000 pesos anuales que se calculan necesarios para el entretenimiento diario de los guardacostas en el nuevo sistema dejarán un sobrante capaz de bastar a las carenas de firme que necesiten después de cierto tiempo o de cubrir el exceso de su coste en caso de que sea mejor vender el buque; y que para la compra y habitación de los que de proponen se deberán vender de los existentes los que no sean necesarios con todo lo que tengan de mediano servicio, y cuanto halla de la misma clase en los almacenes y no sea menester para los nuevos guardacostas pues con el producto del que se venda habrá lo bastante al efecto, o a lo menos será muy poco lo que tenga que desembolsar la Real Hacienda.

Que estos son los puntos sustanciales del referido plan del gobernador, el cual ha examinado el virrey con detención y lo conceptúa por la mayor parte arreglado.

Que cuanto se dice en la introducción acerca de la facilidad y recursos de los contrabandistas; de la abundancia y publicidad con que se ha hecho el comercio ilícito; de la proporción que ha ofrecido para ello el libre comercio de negros; de las pocas aprensiones ejecutadas; de las dificultades que tienen para llenar su objeto los guardacostas actuales; de los considerables gastos que han causado sin utilidad conocida; y de los perjuicios que ha sufrido la Real Hacienda y el comercio nacional; es demasiado cierto y conocido de todos aunque no resultaría justificado cuanto se sabe acerca de estos particulares si se quisiese acreditar judicialmente.

Que prescindiendo de los embarazos que pueda haber encontrado el celo de los guardacostas actuales para llenar los fines de su instituto; es constante que todo aquel Reino se halla de algunos años a esta parte abundantemente surtido de géneros y efectos extranjeros venidos de las

colonias vecinas, lo que es una prueba real del contrabando y de la facilidad que hay para hacerlo, no menos que de la ineficacia del actual resguardo marítimo, y sea cual fuese la causa que la motiva, los efectos siempre son perjudiciales y dignos de la atención del gobierno.

Que como sea este uno de sus principales encargos y objetos, resulta por consecuencia, precisa que mientras estén más a la disposición del gobierno los medios de desempeñarlo, tanto mejor, más oportuna y eficaz será la aplicación y uso que pueda hacer de ellos, y de aquí parece resulta en cierto modo acreditada la preferencia que da el gobernador en su plan a los guardacostas particulares que sobre esta ventaja tendrán la de ser más proporcionados a llenar sus fines, y menos dispendiosos al erario, no siendo despreciable un ahorro de más de cien mil pesos que desde luego se logrará aunque haya de aumentarse alguna cosa al cálculo de los 60.000 pesos hechos por el gobernador.

Que conceptuando el virrey suficiente el número de buques propuestos (por ahora y mientras el tiempo no haga ver otra cosa) y arreglados sus portes y tripulaciones al objeto de su establecimiento; le parece que los sueldos de los capitanes se han regulado con una economía que toca en estreches para lo cual no hay motivo ni necesidad según las presentes circunstancias y antes bien ellas mismas dictan que deben dotarse competentemente unos empleados principales a quienes se encarga la obligación de recorrer una costa abierta y dilatada, y mantenerse en ella la mayor parte del año para celar el contrabando que siendo tan frecuente y útil ofrece muchos recursos para allanar los obstáculos que le opone el gobierno y deben consistir esencialmente en la incorruptibilidad y vigilancia de los que manden los buques guardacostas.

Que por tanto convendrá duplicar las dotaciones de los capitanes de la goleta de fuerza y de las otras cuatro menores, galeota, y lancha cañonera, y al segundo capitán de la primera asignarle 40 pesos mensuales; pues aunque según el plan no entra la goleta de fuerza en el frecuente relevo de los buques que deberán mantenerse a barlovento y

sotavento considera el virrey que será preciso echar mano de ella en los casos de faltar alguno de aquellos, o no estar pronto para el relevo que le toque como puede suceder en muchas ocasiones.

Que de todos modos es menester poner desde el principio a los comandantes fuera de todo motivo de dependencia, necesidad y aun de conexión o reconocimiento respecto de los sujetos particulares que pueden hacer el contrabando, auxiliarlo, o protegerlo, y muy lejos de la tentación de disimularlo o concurrir a él positivamente, para lo cual conduce una dotación competente que por sí misma facilitara también sujetos de honor y conducta que solicitaran y servirán como deben estos destinos.

Que con esto tienen también influjo conocido las condecoraciones o señales externas de honor que desde luego se concilian aprecio y respeto, y aun imponen al que las disfruta ciertos miramientos para no degradarlas con alguna bajeza, por lo que juzga el virrey conveniente se distinga a los capitanes o comandante pero no con las graduaciones o carácter de oficiales de milicias como propone el gobernador, sino con las de oficiales de mar y guerra que le son más propias y en que no se ofrece inconveniente o reparo de cuerpo alguno como podría ocurrir respecto de los de milicias, atenta también la clase de sujetos de que podrá alguna vez echarse mano para el servicio de los guardacostas, prefiriéndose como debe de ser la disposición y conducta a otras circunstancias que no son tan del caso.

Que en los demás puntos le parece arreglado el plan del gobernador. Que el puerto de Cartagena es el principal de la costa y casi el centro de ella en el concepto de no entenderse el resguardo marítimo hasta el Escudo de Veragua y Boca del Toro en donde al paso que sería más difícil sostener un crucero, es también menos necesario por no haber allí tanta ocasión para el comercio clandestino. Que en Cartagena hay mejores proporciones para la carena y habilitación de los buques, y por consiguiente parece bien meditado que sea el puerto principal y de fija residencia de los buques guardacostas.

Que en este su puerto no cabe duda en que al gobernador e le debe reunir la Intendencia de los guardacostas en el modo forma que se indica; que allí debe existir el Tribunal de Justicia que conceptúa el virrey bien organizado en los términos que se proponen; y que para excusar oficinas y subalternos dispendiosos se encargue a los ministros de Real Hacienda el suministro de caudales y la cuenta y razón que podrán llevar con los moderados auxilios que al intento se designan.

Que la supresión del guardacostas peculiar de Santa Marta sobre ser una segunda economía a favor del nuevo sistema se propone con todo el conocimiento necesario de la inutilidad de conservarlo, debiendo estar siempre en aquellos parajes los dos buques destinados al crucero de barlovento, añadiendo el virrey que en todo caso era preciso suprimirlo o reformarlo porque de nada ha servido allí respecto a que por ninguna parte se hizo el contrabando con tanto como por aquel puerto y su costa inmediata a causa de que teniendo tiempos determinados para sus salidas, no se habrán descuidado los contrabandistas en aprovechar los momento favorables para verificar las introducciones ilícitas.

Que por esta y otras razones nunca opinaría el virrey que se estableciese guardacostas alguno peculiar a este u otro puerto sin calidad de relevo frecuente y precisa dependencia de los demás y del jefe principal de ellos; por las particulares circunstancias que median respecto a Río Hacha obligan a creer que debe subsistir allí el buque guardacostas que hasta ahora ha mantenido, y aun ha aumentado su fuerza considerablemente como lo ha solicitado aquel gobernador antes de ahora a fin de poder hostilizar y apartar a los extranjeros que frecuentan la costa ocupada por los indios guajiros proveyéndoles en cambio de sus frutos de armas y municiones con que hacen la guerra a los establecimientos fronterizos como ha sucedido en diferentes ocasiones.

Que con este objeto y no siendo suficiente el pequeño guardacostas establecido allí para perseguir ni aprehender a los buques extranjeros que frecuentan aquel trato principalmente en tiempo de guerra como lo

hicieron los franceses en la última con su nación, pidió el gobernador de Río Hacha se auxiliase, lo que no fue fácil hacer entonces ni después a causa de otras atenciones; pero una vez que se trata de ocurrir al resguardo de aquellas costas, le parece al virrey que conviene subsista aquel buque aumentado su porte y fuerza al pie de la primera goleta que se propone para Cartagena por la que podría relevarse alguna vez para sus precisas carenas y reparos, y con calidad de que alterne con los guardacostas de barlovento en el crucero, extendiéndolo uno de ellos hasta Bahía Honda con más frecuencia a fin de evitar los inconvenientes que pueden resultar de que un mismo buque se halle siempre cruzando por un solo paraje sin que alguna vez sea reemplazado por otro que observe su desempeño, o al menos quite la idea de que siempre se encontrará un capitán y tripulación conocida de quienes pueda esperar disimulo o condescendencia.

Que esto es cuanto le ocurre decir acerca del plan que propone el gobernador, y aunque todavía se pudiera adelantar alguna cosa más para encaminarlo a la perfección de que es susceptible, este debe ser obra del tiempo de la experiencia y de una atenta observación que enseñarán las mejoras y reformas que pueden aplicarse oportunamente.

Que los motivos principales que inclinan a adoptarlo pueden reducirse a tres que son la mayor proporción de los buques menores para acercarse a las costas y reconocer sus calas y ensenadas en donde se abrigan los contrabandistas; la dependencia absoluta e inmediata en que se constituye a los nuevos guardacostas respecto del gobierno para intervenir en su destino y servicio, la que facilitará el mejor y más oportuno uso de este recurso y su combinación con el resguardo de tierra contra los contrabandistas; y la considerable economía que resultará a favor de aquel erario, cuyas tres circunstancias no pueden lograrse en el sistema actual y así parece acreditada la necesidad de variarlo como ya se ha ejecutado otra vez con buen suceso.

Que en cuanto a lo demás prevenido en la citada real orden debe manifestar que en el mismo plan del gobernador se expresan las

obligaciones del jefe principal y empleados subalternos a que se podrán añadir después con más conocimiento todas las que se consideren oportunas; y que no encontrando muy adaptables las disposiciones del reglamento de La Habana, no habiéndose remitido el de Caracas, ni existiendo en aquella Secretaría el plan formado por don Juan Álvarez de Veriña y remitido a este Ministerio por el arzobispo virrey en carta reservada de 12 de marzo de 1787 n° 1397 se abstuvo Mendinueta de formar instrucción peculiar a este objeto por no exponerla a los defectos que serían consiguientes a la falta de los datos precisos, y porque podrá muy bien disponerse que la forme el mismo gobernador de Cartagena y la remita al virrey para que dando cuenta recaiga la soberana aprobación, sin perjuicio de hacerse todas las mejoras y reformas que el tiempo acreditase necesarias hasta conseguir el fin que se desea.

Que en los demás documentos que acompaña hasta el n° 7 inclusive se comprenden las noticias pedidas sobre el número y clase de buques de que se compone aquel corso en la actualidad: jefes a que están subordinados; individuos de que constan el arsenal y Ministerio de Marina de Cartagena; caudal suministrado por aquellas cajas a la Marina desde el año de 1776, hasta el de 97; y el costo anual de los guardacostas de Santa Marta y Río Hacha.

Que la razón del caudal suministrado a la Marina en los años que se expresan debieran haberla formado los oficiales reales más circunstanciadamente de modo que pudiera dar idea de la diferencia de gastos en las épocas del establecimiento de guardacostas a cargo de la Marina Real y al de particulares; pero fue imposible hacerlo según lo tenía ya indicado su antecesor Ezpeleta en su oficio reservado de 19 de abril de 96 n° 36 y no obstante se deja ver que exceptuado el año de 81 en que pudieron mediar causas particulares para que el gasto ascendiese a 120.000 pesos sin computar el de las piraguas, en todos los demás fue corto el dispendio hasta el año de 85 en el cual y siguientes hasta el de 89 inclusive no es de extrañar el aumento considerable de gastos por que la

expedición del Darién y otras atenciones obligaron al arzobispo virrey a mantener muchos buques por cuenta de la Real Hacienda.

Que el año de 89 en que por disposición del virrey Fray don Francisco Gil reasumió la Marina Real el encargo de resguardar las costas ya subió el gasto a 154.000 y más pesos: en el de 90 llegó a 324.000: en el de 91 fue de 158.000: y aunque en el de 92 bajo a 109.000 por haberse retirado la fragata Agueda como inútil para el resguardo, se advierte que desde entonces y sin embargo de haberse calculado que bastarían 100.000 pesos para la subsistencia de los guardacostas no ha alcanzado esta cantidad sino en el de 95 y que en los demás ha subido con mucha diferencia de modo que si se atiende a los presupuestos de gastos hechos para el año de 96 en cantidad de 165.364 pesos para el de 97 en la de 182.991 y para el corriente de 98 en 201.414 resulta que para un mismo n° de buques se han calculado sucesivamente mayores gastos siendo de notar que después de los sucesos de un considerable caudal para su entretenimiento y equipo se hallaban en el año próximo anterior tan escasos faltos de todo que el mismo comandante de Marina aseguró no serían cuatro meses sin que viniesen a estado de no poder absolutamente salir a la mar.

Finalmente que en cuanto a la noticia circunstanciada que se pide de las ordenes expedidas para el establecimiento del corso actual debe hacer presente que aunque no se encuentra disposición alguna que hubiese llevado el virrey fray don Francisco Gil Lemos para este objeto, es constante que a su llegada a Cartagena de Indias arregló este punto en los términos que manifiesta la copia que acompaña n° 8° a que se le contesto por el Ministerio lo que es de ver en la del n° 9° que por separado en real orden de 2 de abril de 1789 comprensiva de varios artículos, se encargó a aquel jefe que de acuerdo con el comandante de Marina don Josep Gastelú reservase los buques precisos para el resguardo de aquellas costas; y que no habiendo podido ejecutarlo durante su mando lo verificó a su tránsito por Cartagena para Lima en virtud de comisión de su sucesor don Joseph

de Ezpeleta en los términos y del modo que dio cuenta este jefe en carta n° 11: siendo lo referido cuanto hay allí relativo al asunto en cuya vista vuestra majestad resolverá lo que sea a su soberano agrado.

Nota

De los documentos que acompaña el virrey Mendinueta en cumplimiento de las prevenciones que se le hicieron por real orden de 18 de septiembre de 1796 resulta que el resguardo marítimo de Cartagena de Indias se compone actualmente de una goleta que monta 14 cañones de a 4 y 8 pedrero: una balandra de igual fuerza: otra y una goleta con 12 Cañones de a 3 y seis pedreros cada una: otra galeota con 2 cañones de a 2 y 6 pedreros: otra goleta con 8 cañones de a 2 y 6 pedreros: y una lancha cañonera con 1 cañón de a 18, 2 de a cuatro y 8 pedreros. Estos siete buques están subordinados al comandante de Mariana de aquel puerto sin que el gobernador de la provincia tenga parte en su mando, y solo como Juez de la Matrícula facilita la gente necesaria para sus tripulaciones que ordinariamente constan de 360 individuos inclusa la oficialidad y demás empleados.

Los que componen el Arsenal y Ministerio de Marina ascienden a 104 de todas clases.

A más de los buques expresados que residen en el puerto de Cartagena hay otro establecido en el de Santa Marta de porte de 30 toneladas poco más o menos con 4 cañones de a 3 y dos de a 4 que se emplea en el resguardo peculiar de aquella costa tripulado con 10 personas y algunas veces con mayor número según lo exigen las circunstancias.

En el Río Hacha hay también en corsario particular de 32 toneladas con 6 cañones de a 3 e igual tripulación que el de Santa Marta.

Los excesivos gastos que causan los expresados guardacostas, y el poco fruto que produce su servicio para las causas que manifiesta el virrey, acreditan suficientemente la necesidad de variar el actual sistema, subrayando en su lugar otro más adecuado y menos dispendioso.

El plan que ha formado el gobernador de Cartagena ofrece desde

luego un ahorro efectivo muy considerable, proporcionando al mismo tiempo mayores ventajas en el desempeño de su instituto; por lo cual podría adaptarse con las variaciones que especifica el virrey, a que más convendrá encargar su establecimiento en los términos que considere más oportunos para obviar los inconvenientes que puedan ofrecerse, previniéndole que hagan formar y remita a este Ministerio la instrucción provisional que deberán observar los jefes, y demás dependientes al nuevo resguardo en el cumplimiento de sus respectivas obligaciones, a fin de que examinada como corresponde recaiga la soberana aprobación de vuestra majestad.

Si vuestra majestad tuviese a bien acceder al plan propuesto por el virrey será preciso mandarse retiren de Cartagena el comandante, oficialidad y demás individuos del Arsenal y Ministerio de Marina a La Habana, o a donde puedan hacer más falta, a cuyo fin se podrá pasar aviso al señor Langara para que por su parte de las ordenes consiguientes previniéndose así a Mendinueta.

A 26 de julio de 1798.

4 de septiembre de 99.

Su majestad se ha dignado aprobar el nuevo plan en los términos que expresa la nota.

Fecho en 10 de dicho.

Santa Fe, 19 de febrero de 1800.

Nº 448.

El virrey Mendinueta

Nota al margen: Acusando el recibo de la real orden de 10 de septiembre último por la que se sirvió vuestra majestad aprobar el nuevo plan de resguardo marítimo de aquellas costas; manifiesta el modo y términos con que en las circunstancias presentes medita proceder en su cumplimiento.

12 de agosto de 1800.

Con la nota.

Fecho 18 dicho.

Contestando a la real orden que procede de 10 de septiembre próximo pasado acerca de la nueva planta del resguardo marítimo de aquellas costas, queda en darla el debido cumplimiento aunque hasta ahora no ha tenido aviso alguno del Ministerio de Marina de haber comunicado sus órdenes a Cartagena de Indias, ni noticia de que las halla recibido el comandante de aquel Apostadero, a quien por lo mismo ha omitido comunicar las que debe expedir por su parte, y que entre tanto se allana este paso, irá disponiendo todo lo necesario a dicho establecimiento, como es la construcción o compra de buques, la elección de capitanes pilotos y demás oficiales y otros varios artículos.

Que necesita averiguar si los buques actuales son de la Real Armada, o de aquella Real Hacienda como cree; si convendrá conservar algunos para comandante o buque de fuerza propuesto en el plan aprobado, y tratar en el caso de que pertenezcan a aquel erario de la venta de los inútiles, y si fuesen de la Marina los inconvenientes que ofrezca su envío a La Habana con la Marina que siendo toda matricula de aquel país podrá hacer falta para el nuevo sistema que de todo ha dado parte al gobernador de Cartagena de Indias para que prepare las cosas de modo que al tiempo que le comunique la expresada real orden para su cumplimiento con las advertencias que le parezcan, tenga allanadas las dificultades, y proceda a su ejecución o bien exponga los obstáculos que se ofrezcan y auxilios o medios precisos para allanarlos, porque debiendo el nuevo resguardo sustituir al antiguo, y dar desde su principio pruebas de su vigilancia, es preciso ocurrir a que en el nuevo sistema se continúe de modo que sin interrupción se logren los fines y primer objeto de su establecimiento.

Que por otra parte en las circunstancias presentes, y las de hallarse actualmente bloqueado aquel puerto por tres fragatas inglesas, es preciso considerar que los actuales buques guardacostas son las únicas fuerzas que allí pueden oponerse al enemigo, además de su actual servicio en el envío

de pertrechos a Panamá, Portobelo y otros puertos ultramarinos; en el relevo de tropas de Santa Marta y otras diligencias que los guardacostas del nuevo plan no podrían desempeñar por su tamaño aun cuando se habilitasen tan presto como lo exigen aquellas atenciones a que se agrega que siendo los oficiales y gente de aquella Marina los que sirven tripulan las lanchas cañoneras que es la parte principal de la defensa de aquel puerto, no sería prudencia desprenderse de este auxilio, teniendo a la vista los enemigos, en cuyas manos caerían forzosamente si aun prescindiendo de esta razón tan poderosa, se procediese a que fuesen al destino que se les ha dado.

Que nada de esto pudo proveerse cuando se produjo el nuevo plan, y vuestra majestad tuvo a bien aprobarlo mandándolo ejecutar; pero que como sus perjuicios de tratar del nuevo establecimiento es indispensable acudir a las ocurrencias del día, entendido con la modificación conveniente el encargo de proceder desde luego al cumplimiento de lo resuelto, ha indicado al mismo gobernador de Cartagena dichos reparos para que teniéndolos presentes, proporcione las cosas de modo que se cumplan las reales disposiciones, sin una precipitada variación, quedando así a cubierto su responsabilidad y esperando de todo la real aprobación.

Nota

Respecto a que las presentes circunstancias no favorecen, según manifiesta el virrey, para poner desde luego en ejecución el nuevo establecimiento del resguardo marítimo de Cartagena de Indias, en que tanto se interesa la Real Hacienda, por los considerables ahorros que por él se la proporcionan; podrá contestarse al citado virrey, que la voluntad expresa de vuestra majestad es la de que tenga el más pronto efecto su real determinación, tomada con el más completo conocimiento en el asunto, y que se espera de su acreditado celo por el mejor servicio de vuestra majestad proporcionara las cosas de modo que sin desatender la seguridad de aquel Reino, tenga su debido cumplimiento.

Al Ministerio de Marina convendría igualmente, en dictamen del

oficial de la mesa, repetirle nuevo oficio, pues acaso por su morosidad en la expedición de las ordenes, que le corresponden dar para la salida de la Marina, podrá entorpecerse la ejecución de un plan, como este que además de las inmensas sumas de dinero que ahorra, tiene precisamente todas las calidades necesarias, y que se requieren para el mejor servicio de aquel resguardo marítimo.

A 5 de agosto de 1800.

Resolución de 12 de agosto con la nota.

Fecho en 18 dicho.

Santa Fe, 19 de octubre de 1800.

Nº 539.

El virrey Mendinueta

Nota al margen: Da cuenta del estado en que se halla la plantificación del nuevo resguardo de las costas de Cartagena de Indias: acompaña la instrucción formada por el gobernador para su desempeño; propone por el trabajo que con este motivo ha de resultar al asesor general del virrey, escribano mayor, y secretaria las asignaciones que expresa sobre todo lo cual hace presente el oficial de la mesa lo que le parece.

Badajoz 1º de julio de 801. Enterado, y aprobada la instrucción, y llevada a efecto en tiempo oportuno, y reconocidas las ventajas por el aumento de valores, se acordará lo conveniente sobre las nuevas asignaciones que se proponen sin el menor motivo.

Fecho en el mismo día.

Reproduciendo lo que representó en carta de 19 de febrero del año próximo pasado nº 448 que queda extractada, hace presente que deseando ir adelantando la ejecución del citado nuevo plan, se halla ya con las noticias de los efectos, y pertrechos navales existentes en aquellos almacenes, buques de que se compone el actual corso, los que se podrán aprovechar para el nuevo, y sujetos de quienes se puede echar mano para su servicio, aunque no estando tan completas dichas noticias queda en

pedir otras de nuevo para que nada falte al tiempo de poner en planta dicho resguardo.

Que el comandante de aquel Apostadero no ha recibido aún el aviso por el Ministerio de Marina acerca de su destino, sin embargo de haber tenido ordenes posteriores a la fecha en que pudo habersele comunicado.

Que unido esto a la especie que ha corrido en Cartagena y le comunicó aquel gobernador de haberse revocado dicha providencia, le ha puesto todo en alguna incertidumbre de que no ha podido salir por la falta de correos marítimos, bien que la suspensión de sus procedimientos sólo se ha fundado en el conjunto de circunstancias expresadas, y en la falta de datos y conocimientos precisos a plantear con perfección el nuevo corso, porque sin tener antes todos los buques de que debe componerse, efectos y pertrechos para su habilitación y armamento y empleados para su servicio, no sería prudencia hacer cejar a la Marina Real en el corso que está haciendo actualmente con más celo y suceso que antes se había reconocido.

Que últimamente debe hacer presente, que la falta de la real orden que ha debido expedirse por el Ministerio de Marina, le ha hecho sospechar si se meditara, sin embargo del establecimiento del resguardo Marítimo de Cartagena a cargo de particulares, continúe también la Marina

Real en clase de un Apostadero de ella, cual se nombra por la nueva ordenanza de la Armada, y como a verificarse este recelo, nada se habría ganado entonces a favor de la economía de la Real Hacienda, y se aumentarían a aquel erario unos gastos que no pueden sufrir, le ha parecido conveniente aprovechar la detención a que dan lugar las demás circunstancias hasta ver más claro para obrar sin temor de embarazos, o representar los que ocurran a beneficio de su majestad todo lo cual hace presente para la resolución que convenga.

Con carta de la propia fecha de 19 de octubre último n° 540 acompaña el mismo virrey la instrucción formada por el gobernador de

Cartagena para el enunciado resguardo, y habiéndola examinado halla que podrían añadirse algunos artículos y variar otros o reformarlos en los términos que manifiesta el papel que acompaña n° 2.

Que aunque cada artículo de los que le parece podrían añadirse y las variaciones que se indican en los demás que comprende la instrucción se recomiendan por sí misma, sin embargo hace presente que no tratándose en ella de la provisión de empleos, le ha sido preciso añadir este punto así por ser muy propio de un reglamento en que generalmente deben prescribirse reglas para todo aquello a que alcance el conocimiento y previsión, como por no ser justo dejar expuesto a dudas o arbitrariedad lo más esencial e importante del nuevo establecimiento que es la elección de sujetos para los diversos destinos que comprende el resguardo.

Que siendo el virrey el superintendente del ramo, y el gobernador de Cartagena su subdelegado, sería extraño que aquel jefe no tuviese alguna intervención directa en el particular, y debiendo guardar consonancia con la que tiene en los demás ramos de que es superintendente do puede ser otra la de nombrar sujeto que sirvan los empleos, eligiéndolos de entre los que proponga el gobernador subdelegado, a cuyo carácter parece conviene bien la facultad de proponer para los distintos principales como la de nombrar para los subalternos en los términos que se indican a los números 1° y 2° del papel de adicciones.

Que por los mismos principios halla útil y necesario se dé periódicamente a virrey la correspondiente noticia de lo que se adelante por medio del nuevo corso, o más propiamente, de las operaciones de este, pues sin avisos de esta clase nada se podrá disponer conducente a su mejor gobierno y dirección y a indagar en el caso de no experimentarse los buenos efectos que se desean, la causa en que consista para removerla o remediarla.

Que también conduce que el nuevo resguardo este bajo la más inmediata dependencia de aquel gobierno pues los gobernadores nunca pueden reunir todas las noticias como los virreyes acerca del contrabando,

parajes por donde se hace y demás que deben servir para dictar las ordenes convenientes, y excitar el celo de los guardacostas con oportunidad y suceso; omitiendo Mendinueta hacer reflexión alguna acerca de las variaciones que pueden hacerse en la instrucción, respecto a que las mismas que constan del papel que acompaña manifiestan el objeto con que se han hecho.

Siguen los artículos de que se compone la instrucción:

1º Que dicho resguardo se ha de componer de dos goletas de 120 toneladas; cuatro menores de 30 a 40, una goleta, una lancha cañonera, una falúa, y dos lanchas de auxilio armadas, y tripuladas en los términos que constan por menor del plan aprobado por Real Orden de 10 de septiembre de 1799.

2º Que el objeto de su creación será el de celar e impedir el contrabando ya sea por los vasallos de vuestra majestad o por otra potencia en la dilatada costa que se extiende desde el Cabo de la Vela en la Provincia de Río Hacha hasta el puerto de Chagres correspondiente al gobierno de Panamá, procurando descubrirlos en los puertos calas, y radas ocultas que a cada paso se encuentran, y aprehender y conducir a la plaza de Cartagena cualquier embarcación sospechosa de este tráfico; pero los buques guardacostas podrán ser destinados también en las ocasiones que se ofrezcan a conducir a otras plazas, pliegos, tropas o pertrechos, y otras comisiones del real servicio que se consideren más urgentes a discreción de los jefes a cuyas órdenes han de servir.

Variación a este capítulo desde la palabra tráfico que queda rayada.

En consecuencia los buques guardacostas no deberán ser destinados a otra comisión extraordinaria que los distraiga de su objeto, a no precisar a ello alguna grave urgencia del real servicio a que no se pueda ocurrir por otro medio, y en este caso se hará con previa anuencia del virrey; pero considerándose inexcusable que estos buques reemplacen a la Marina Real en el servicio que ésta hacía de conducir tropas, relevar otras, y llevar pertrechos a las plazas inmediatas de la costa, el gobernador subdelegado

reglará estos objetos de modo que puedan desempeñarlos al mismo tiempo que salgan a sus cruceros.

3° Para la subsistencia de estos buques y sus tripulaciones, y la de los demás empleados que se consideran precisos se sitúa y asigna sobre las cajas de la misma plaza de Cartagena la cantidad anual que expresa dicho plan aprobado, lo cual se conceptúa suficiente debiendo invertirse en los objetos que se especifican en él. A esta cantidad deberá limitarse el gasto total del resguardo, procurándose todos los ahorros posibles, especialmente en la compra de pertrechos para que halla un sobrante con que pueda contarse en cualquier caso extraordinario de carenar de firme algún buque, u otro semejante; pero como no será extraño que en más embarcaciones destinadas a estar siempre corriendo los riesgos del mar se ofrezcan urgencias en que sea inevitable hacer algunos gastos que excedan de la cantidad situada, en tal caso no pudiéndose excusar sin conocido y grave daño del servicio, podrán erogarse desde luego procediéndose con las formalidades que se prescribieran.

4° Que el gobernador de la plaza en calidad de Intendente subdelegado de la superintendencia de Real Hacienda del Reino será e jefe de este resguardo. Los comandantes de los buques, y sus subalternos, y generalmente todos los empleados en él le reconocerán por tal, y obedecerán y cumplirán sus órdenes. Este jefe hará ejecutar también las que se le comunicaren por la Superintendencia de Real Hacienda del Reino, procediendo contra los inobedientes y omisos según el caso hasta suspenderlos de sus empleos, y dar cuenta a la superioridad; y por estas nuevas atenciones gozará de la gratificación asignada en el plan.

5° Que será privativo del gobernador como jefe inmediato del resguardo disponer el servicio que hallan de hacer los guardacostas, nombrar los buques y capitanes que hallan de salir a hacer su campaña, y asignar a cada uno el paraje en que ha de cruzar, arreglando todo de manera que queden más resguardados aquellos puertos que hallan sido hasta aquí más frecuentados de los contrabandistas, o los que con el tiempo se vayan

haciendo más sospechosos, y que en un paraje no se encuentre siempre un mismo guardacostas, ni estos tengan seguridad en los puntos en que deban cruzar, para lo cual dispondrá se muden, y releven unos por otros arbitrariamente, sin observar sistema en los relevos.

6º Que serán únicas reglas del destino y servicio de los guardacostas: que siempre ha de haber en la mar cuatro de los seis buques menores cruzando dos a barlovento, y hasta el Cabo de la Vela, cuando sea conveniente, y dos a sotavento hasta Chagres: y que sus campañas han de durar dos meses, dentro de los cuales no podrán retirarse a Cartagena ni llegar a otro puerto, sino es el caso de padecer algún gran descalabro irremediable en la mar; es cuyo caso restituyéndose a Cartagena el capitán y la tripulación se trasbordaran al buque que se encuentre más pronto, y saldrán en él a cumplir el tiempo de su campaña, y entrando en otro puerto inmediatamente se habilitaran, y volverán a salir, dando cuenta al gobernador, con certificación de la justicia del motivo de su arribada, y del tiempo que invirtió en habilitarse.

7º Que será también de la inspección del gobernador que todos los buques se hallen habilitados para salir a la mar en cualquier necesidad que ocurra de pronto para lo cual, igualmente que para el pago de los sueldos de los empleados, podrá librar todas las cantidades que sean necesarias como el gasto anual no exceda de la cantidad asignada.

8º Que ocurriendo, como puede suceder algún gasto extraordinario, que exceda de la asignación, instruirá el gobernador expediente para acreditar la necesidad y calcular el gasto, y admitiendo el caso espera lo dirigirá a la Superintendencia de Real Hacienda, para que se libre la suma calculada, pero siendo urgente procederá a librar el gasto en Junta de Real Hacienda, y dará cuenta a la Superintendencia para su aprobación.

Variación que se propone a este capítulo adoptando en su lugar lo siguiente:

Ocurriendo algún gasto extraordinario que exceda de la asignación instruirá el gobernador subdelegado expediente para acreditar la necesidad

y calcularlo, lo dirigirá al virrey superintendente general para que en Junta Superior de Hacienda determine si se ha de proceder o no hacerlo y se libre la cantidad que se hubiese regulado necesitarse.

9º Que para que este jefe pueda comunicar sus órdenes habrá un capitán de maestranza que tendrá el carácter de oficial de órdenes, y el grado de capitán de mar y tierra, y gozará el sueldo que determina el plan. Este cuidará del cumplimiento de las órdenes del gobernador, y será responsable de cualquiera omisión, como que su principal obligación ha de ser vigilar sobre el desempeño de cada uno de los oficiales, y demás empleados en los buques guardacostas estando en este puerto.

10º Que será también de su obligación mantener los buques siempre habilitados, y provistos de cuanto sea necesario para cualquiera salida que pueda ocurrir de pronto; de forma que no halla la menor detención, y a este fin solicitará el gobernador a cuyas inmediatas ordenes debe servir; los víveres, efectos, pertrechos, y cuanto sea menester para la completa habilitación de los buques.

11º Que será también de su cargo intervenir las compras de víveres, y efectos navales, y recorridas de los buques mayores y menores, las sistas de los maestros, calafates y peones que se ocupen en ella, los pagamentos de los oficiales, tripulaciones, y dependientes, y generalmente todos los gastos que tenga que erogar la Real Hacienda en este resguardo y sus empleados.

12º Que siempre que se necesite carenar, o reparar alguna embarcación, o proveerla de jarcias, víveres o cualquier otra cosa, que cause gasto, hará que el que mande la embarcación, le forme, y presente relación individual de lo que necesite; y procurará averiguar si es cierta la necesidad, y siéndolo la acreditará con su cónstame al pie de la relación, y pasará esta al gobernador, quien según el caso, dispondrá se reconozca por peritos, o se proceda a la compra desde luego, o habiendo lo que pide en los almacenes, providenciará se entregue de ellos.

13º Que el capitán de maestranza, deberá también vigilar y estar atento a

las muchas ocasiones que se presentan, principalmente en tiempo de paz, de comprar de efectos navales, a precios equitativos; y presentándose alguna recogerá una nota firmada por el dueño de ellos, con especificación de sus precios, y la pasará al gobernador, quien informándose de inteligentes, y con dictamen de los oficiales reales, procederá a acordar su compra a lo que se convenga.

14° Que los comandantes de los buques, que como oficiales de mar y tierra gozará el grado y sueldo que expresa el plan, serán también obligados a cuidar de que las embarcaciones de su mando se mantengan en estado de salir a la mar en cualquiera ocurrencia que halla de pronto; en inteligencia de que la responsabilidad impuesta sobre el particular al capitán de maestranza, no les relevará de cargo, solicitarán cuanto necesiten de este oficial, advirtiéndolo en el cualquier demora, lo expondrán al Gobernador quien facilitándolo procederá como convenga contra el omiso.

15° Que en este supuesto deberán verificar sus salidas sin poner la menor excusa en el momento en que se les preceptúe, y no les será permitido volver a Cartagena, ni llegar a otro puerto antes del que sean relevados, sino en la urgencia de padecer algún gran descalabro irremediable en el mar en cuyo caso se procederá en los términos que se previene en el artículo 6°.

16° Que como el principal objeto de estos buques es celar e impedir el contrabando en la costa que se extiende desde el Cabo de la Vela en la Provincia de Río Hacha hasta el puerto de Chagres de la comandancia general de Panamá; cada comandante tendrá particular cuidado de reconocer prolijamente todos los puertos, calas, radas y parajes ocultos que se encuentren en la distancia en que se le mande cruzar, especialmente los que el gobernador le halla indicado como más sospechosos y frecuentados de los contrabandistas, y si hallare en ellos alguna embarcación, sea que esté actualmente comerciando en la costa, o no lo esté, hará aprehensión de ella, y recibiendo información que acredite la disposición en que fue hallada, y aprendida, la dirigirá al gobernador con un inventario de su

cargamento, y de todas sus pertenencias en la misma embarcación aprehendida que tripulará con parte de la gente de su buque, encargando a uno de satisfacción la responsabilidad de todo cuanto conste del inventario.

17º Llegando está a Cartagena, se continuará la causa de comiso con la brevedad prescrita por instrucciones, y declarando el comiso inmediatamente se procederá a su distribución, la cual se hará conforme a la última pauta, aplicándose al buque aprehensor la parte que en el se le señala.

Variación a este artículo llegando está a Cartagena se continuará la causa de comiso con la brevedad prescripta por instrucciones, y declarando el comiso se dará cuenta en el proceso al virrey para su aprobación y recibida esta se procederá a la distribución la cual se hará conforme a la última pauta, aplicándose al buque aprehensor la parte que él se le señala.

18º Que los oficiales Reales de las mismas cajas de Cartagena servirán los empleos de tesorero y contador de este ramo, y por esta nueva atención que se añade a sus empleos gozará cada uno de la gratificación que se expresa en el plan, y tendrán un oficial de aumento en la con el sueldo que en el mismo se le señala será de su cargo suministrar los caudales que se necesiten para compras de efectos, carenas de buques, y pagamentos de sueldos, y demás objetos del resguardo, cumpliendo los libramientos y órdenes del gobernador, de la Junta de Real Hacienda, o de la Superintendencia respectivamente en los casos que van prevenidos, y llevaran la cuenta y razón para rendirla con la de los demás ramos de Real Hacienda por el método que les prescriba el tribunal de cuentas, y fenecerán en primera instancia las del proveedor y guardalmacén.

Variación a este artículo desde la palabra señala que queda rayada. Será de su encargo suministrar los caudales que se necesiten para compras de efectos, carenas de buques, pago de sueldos, y demás objetos del resguardo hasta a cantidad asignada en el plan, cumpliendo los

libramientos y órdenes del gobernador subdelegado, llevarán la cuenta y razón para rendirlas anualmente al Tribunal de Cuentas por el método que éste les prescriba, y al mismo tiempo darán aviso al virrey del total gasto anual del resguardo para que le conste no haber excedido del asignado, y si queda algún sobrante.

19º Que el proveedor gozará del sueldo expresado en el plan, hará las compras de cuanto necesiten los guardacostas, así de víveres como utensilios, y pertrechos, procediendo en todo conforme a las órdenes que por escrito le diere al gobernador sin las cuales, y sin la intervención del capitán de maestranza no se le admitirá partida alguna en sus cuentas, que deberá rendir anualmente en todo el mes de febrero a los oficiales reales por el método que estos ministros le prescriban.

20º Que como el proveedor es el que debe sacar de Cajas Reales los caudales que sean necesarios para cualquiera objetos de este resguardo, y distribuirlos e invertirlos, afianzará a satisfacción de los ministros de Real Hacienda, la cantidad de cuatro mil pesos para responder de su manejo.

Adición que se propone a este artículo...

Pero el gobernador subdelegado tendrá especial cuidado de no librar a favor del proveedor más caudales que el preciso a fin de evitar todo abuso y quiebras en su manejo, para lo cual se le previene que no expida libramiento alguno sin que le conste haberse invertido legítimamente la cantidad del anterior.

21º Que tendrá a sus órdenes un dependiente para que le ayude en la solicitud y provisión de lo que sea necesario para los buques, el cual gozará el salario que le señala el plan, siendo también del cargo de este (a quien no debe emplear en servicio de sus personas) pasar listas y asistir de sobrestante para cuanto e ofrezca en los trabajos que se hagan en los buques.

22º Que el guardalmacenes que gozará e sueldo asignado por el plan, cuidará de todos los Almacenes que tenga y necesite esta Marina para la custodia de sus utensilios y pertrechos, y será responsable de cualquiera

falta que en ellos se advierta como no se justifique legalmente.

23° que llevará la cuenta y razón de entradas y salidas, comprobando así el cargo como la data, con las ordenes que le hubiese comunicado el gobernador, y la rendirá a los oficiales reales en todo el mes de enero para que revisada y fenecida en primera instancia siga con las de estos ministros, y al fin de cada año formará un estado de todas las existencias con la mayor claridad y especificación, el cual presentará por duplicado al gobernador para que resultando exacto en la revista anual que debe hacer este jefe le autorice el ejemplar que debe acompañar a sus cuentas.

24° Que para todas estas operaciones, para mantener los efectos de su cargo en el mejor orden y disposición, y generalmente para todo cuanto se ofrezca en los Almacenes se le asignan dos mozos que gozaran del sueldo que asigna el plan, y además tendrá un dependiente que le ayude en la cuenta y razón con el sueldo que se expresa en el mismo, pero tendrá entendido que no los ha de poder emplear en cosas de su servicio personal, y cuidará de que asistan a los trabajos de esta Marina para pasar lista, ejercer de sobrestantes o para hacer cualquiera otra cosa que se les mande.

25° Que cada uno de los Almacenes tendrá dos llaves, de las cuales la una existirá en poder del guardalmacén general, y la otra, estará en poder de capitán de maestranza.

26° Que la gente de que se han de tripular estos buques ha de ser de la matrícula, cuyo número arreglará el gobernador procurando se componga toda a gente de domicilio fijo, sin impedimento para embarcarse en el instante en que se les ordene, de práctica de la mar y de resolución. Este gozará de todos los privilegios y exenciones que les están declaradas y hará su servicio por escala vigorosa, no usándose en ello del menor arbitrio, y a este fin habrá un subdelegado de matrícula que gozará el sueldo que se cita en el plan, sin más gratificación, estipendio ni gaje, el cual llevando el detal de la matrícula nombrará la gente que halla de salir a la mar, y tendrá a sus órdenes para alistarla, dos cabos en la ciudad, uno en Bocachica y otro en Barú con el sueldo que a cada uno se expresa en el

plan.

27º Que los individuos de la matrícula igualmente que todos los empleados e este resguardo gozarán del privilegio de no ser demandados, sino es ante el Gobernador, quien privativamente, y con inhibición de todo otro Tribunal conocerá de sus causas así civiles como criminales, sustanciándolas conforme a derecho, y otorgando las apelaciones para la Superintendencia del Reino. El asesor general de gobierno, y el escribano de Real Hacienda servirán de asesor y escribano de este Tribunal, y gozarán la gratificación que se les señala en el plan aprobado.

Adicción a este artículo desde la Superintendencia del Reino que queda rayada... a la que dará cuenta de las sentencias y determinaciones que expidiere en las causas criminales de gravedad, acompañando los autos, sin ejecutarlas hasta a resolución del virrey siguiendo lo demás que expresa el mismo artículo.

28º Que uno de los buques de fuerza, ha de residir en el Hacha, disponiendo su gobernador que salga frecuentemente a recorrer la costa guajira; y para que este servicio no le sea tan incómodo, una a otra vez, conforme se tenga por conveniente, seguirán las goletas menores del corso por toda ella, o a lo menos una con el fin de su alivio, y de que no sea siempre uno mismo el que se emplee por aquella parte cuando necesite componerse, o importe al real servicio, vendrá a Cartagena, reemplazándole el de igual clase, que hay en ella para que no quede desamparada aquella parte que importa celar sin la menor intermisión; y respecto de que hasta ahora ha sido pagado por las cajas del Río Hacha su respectivo guardacostas, continuarán del mismo modo ejecutándolo con el que se le asigna, abonando a los de Cartagena lo que se invierta en recorridas carenas de firme, y demás gastos que ocasione en virtud de cuenta formal que pasaran estos a aquellos ministros.

29º Que además del servicio interino que se señala en el artículo anterior al otro buque de fuerza que existirá en Cartagena, hará todo el que el gobernador estime de utilidad, empleando, contra cualquiera

contrabandista armado que se presente, si fuese capaz de ello, y si no le agregara aquellos en que la superioridad este de su parte, a fin de que se logre su aprehensión u escarmiento también será empleado en todo lo demás que convenga, y si igualmente fuese necesario el existente en el Hacha, sin que vaya su reemplazo lo facilitará su gobernador al de Cartagena, quien sólo en caso de precisión, y no en otro l pedirá en tales términos a aquel jefe.

30° Que los buques de este resguardo auxiliaran la Marina Mercante en todas sus necesidades; y en los casos que no vayan prevenidos por esta instrucción se observaran la ordenanza, y las reglas dictadas para los guardacostas de Caracas.

Además hace el virrey las tres siguientes adicciones a este plan, que dice formarán otros tantos artículos, y podrán colocarse la 1ª y 2ª antes del artículo 4º de la referida instrucción, y la 3ª entre e 4º y 5º

1ª El virrey del Reino en calidad de superintendente general de Real Hacienda en él lo será igualmente de este ramo; dará todas las ordenes que estime convenientes a su mejor gobierno y, dirección, y nombrará los sujetos que han de obtener los empleos de capitanes de todos los buques, el de capitán de maestranza, guardalmacén, proveedor general, y subdelegado de Matrícula tanto ahora como en adelante, en vista de las propuestas que para cada uno deberá formar y remitirle el gobernador de Cartagena: y será también de su provisión el oficial de auxilio que se concede a los ministros de Real Hacienda, quienes le consultarán en terna para su provisión y a todos les expedirá sus respectivos títulos para que presentándolos a gobernador subdelegado les de posesión de sus cargos y hagan reconocer.

2ª Que la provisión de los demás empleos se hará por el gobernador subdelegado previas las noticias que tendrá de la actitud, y circunstancias de los sujetos a quienes despachará nombramiento por escrito, como que en virtud de ellos se les deberán abonar los sueldos que se les asignan en el plan.

3ª Que además de los partes que el gobernador subdelegado deberá dar al virrey de la ocurrencias extraordinarias que lo merezcan; pérdida de algún buque; suspensión de algunos capitanes, de los empleados, u otras de igual clase; le dará noticia anualmente del desempeño de las obligaciones del nuevo resguardo, número de presas que se hallan hecho por el parte y conducta de los capitanes de buques, y por último del adelantamiento que se logre por este medio para su gobierno, y providencias que convenga tomar.

En carta de 19 de octubre último nº 541 dice Mendinueta que siendo consiguiente el recargo de trabajo que resultará con este motivo al asesor general del Virreinato, a la Escribanía Mayor de aquel gobierno, y a la Secretaría; pues el primero tendrá que examinar todas las causas de comiso para la aprobación de las sentencias del gobernador subdelegado, y las criminales que se actúen contra los empleados y dependientes del resguardo para calificar el mérito de las providencias que en ella dictare el mismo jefe, además del conocimiento que deberá tener en los casos de apelación al virrey y otros que se ofrezcan, debiendo correr en todas la actuación por la Escribanía de Gobierno, que es la Oficina de Justicia única del Virreinato, como la Secretaría lo es de lo gubernativo y económico, pues por ella deben expedirse las ordenes de esta clase, nombramientos de empleados, y demás que ocurra en este servicio; le parece justo se tenga la misma consideración que se ha tenido con el gobernador, asesor, escribano de Real Hacienda, y oficiales reales de Cartagena: por lo que propone que al asesor general se le den 400 pesos al año; al escribano mayor 250 y 350 al oficial de Secretaría, a quien se encargue la correspondencia, y demás relativo al resguardo a que sería difícil atender sin este aumento, porque el número actual de plazas es corto aun para los negocios que ahora ocurren hallándose el escribano de Gobierno recargado de actuaciones de oficio, y el asesor apenas disfruta el sueldo de dos mil pesos anuales, teniendo incomparablemente más trabajo que una plaza de oidor dotado con 3.300 pesos pues aunque aquel ministro

lleva derechos en los asuntos de partes no le compensan su diaria ocupación: y que como para estas asignaciones, que no son sino reducidas, se cuenta con un ahorro de cien mil pesos anuales en el plan nuevamente adoptado no resulta gravamen a la Real Hacienda sobre exigirles la utilidad del servicio, lo hace presente para la resolución que sea más de real agrado.

Nota

Nada hay que advertir a Mendinueta acerca del contenido de su carta de 19 de octubre último nº 539 respecto a estarle prevenido por real orden de 16 de diciembre próximo pasado que para el tiempo en que se haga la paz, deberán estar tomadas todas las medidas para la plantificación de este establecimiento.

La instrucción adicionada y reformada por el virrey para el referido nuevo resguardo, está en el concepto del Oficial de la Mesa arreglada, pero Vuestra Excelencia con sus superiores luces podrá resolver si merece alguna otra variación.

La asignación que se propone por Mendinueta de 400 pesos al asesor general del Virreinato; de 250 al escribano mayor; y de 350 a la Secretaría parece excesiva, atendiendo el corto trabajo que les ha de resultar con este motivo; y por tanto halla el oficial de la mesa que con 200 pesos al asesor, 100 al escribano, y 150 a la Secretaría, quedarán más que suficientemente recompensados, pues sin este auxilio por razón de las obligaciones de sus respectivos empleos deben desempeñar lo que ocurra cuando lo exige y se dé en beneficio y ahorro de los reales intereses: vuestra excelencia sin embargo se servirá resolver lo que gradué justo.

A 12 de junio de 1801.

46. AGM, Expediciones, 20. Oficio de Vicente Escalante para Pedro Varela y Ulloa. Informa sobre una real orden relativa a dirigir a la isla de Trinidad unas lanchas cañoneras y galeotas. Además, menciona los problemas existentes para no proceder. Cartagena de Indias, 26 de noviembre de 1796.

Nº 24

Excelentísimo Señor:

[Nota al margen:] El comandante de Marina de Cartagena de Indias, acusa a vuestra excelencia el recibo de la real orden de 27 de agosto último, para que dirija a la isla de Trinidad las lanchas cañoneras y galeotas; expone el mal estado en que se hallan; el mucho costo que causará su habilitación, y la dificultad de que puedan remontar hasta dicha isla, por lo fuerte de las brisas.

Enterado de la real orden de 27 de agosto último que vuestra excelencia se sirvió dirigirme relativa al apresamiento de cinco lanchas cañoneras y tres galeotas, a las que de ellas se hallasen en estado de poderse habilitar, para que con la posible brevedad pasasen a la isla de Trinidad de barlovento a las órdenes de su gobernador: debo hacer presente a vuestra excelencia existen en este Apostadero las cinco lanchas que expresa la citada real orden, y únicamente dos galeotas; una de estas armada, igualmente que una de las cinco lanchas, y ambos buques se hallan actualmente sobre las costas del Darién; la otra galeota y cuatro lanchas restantes están varadas en Manga en muy mal estado, y para su apresto sería necesario hacer un gasto de cerca de treinta mil pesos. El comandante general don Joaquín de Cañaveral, en virtud de disposición del virrey de este reino, para que se armase la galeota varada, y una de las cuatro lanchas, solicitó se franqueasen por oficiales reales de esta plaza los caudales necesarios para sus carenas y apresto, igualmente que para la conservación de las demás lanchas varadas, dirigiendo al intento a dicho virrey el presupuesto de gastos indispensables; pero parece no tuvo por conveniente se ejecutase, pues no dio providencia alguna sobre la materia: por consiguiente a pesar de todas las precauciones posibles tomadas para conservar dichas embarcaciones, se hallan en el estado expuesto.

Supuesta ejecutada la carena y apresto de dichas embarcaciones (que no podrá verificarse en menor tiempo que el de cinco meses) es imposible verifiquen su viaje a la isla Trinidad de barlovento en la estación

de brisas, por deber contrarrestar estas (que son frescas y de proa) mares gruesas y corrientes al O. u O. N. O y deber vencer sobre cuatrocientas leguas de distancia sobre la costa; pues dichas embarcaciones no pueden enmararse. En la estación de vendavales, calmas y chubascos (que es la de invierno y en estos climas desde el mes de agosto inclusive hasta noviembre también inclusive) tal vez conseguirán remontar aunque con mucho trabajo y riesgo; digo tal vez, porque sobre la costa comprendida entre Cabo de la Vela y la Vela de Coro; esto es en toda la extensión de la costa guajira, boca del Golfo de Maracaibo, y Península de Paraguaná, se encuentran ordinariamente todo el año los vientos de la brisa del E. N. E. y en la estación de invierno suele permanecer algunas horas diarias aunque floja, y como las embarcaciones expresadas (según queda dicho) no pueden enmararse, será muy difícil ganen a barlovento sobre la costa en bordos cortos, como es preciso lo verifiquen.

Si por las dificultades expuestas para remontar, empleasen algún tiempo de suerte que por esta causa escaseasen los víveres; desde Río Hacha hasta la Vela de Coro no tienen punto alguno donde proveerse, y podrán verificarlo en la Vela si de antemano se previniese el apresto al oficial real que reside en la ciudad de Coro, pues de otro modo no hallarían auxilio alguno.

Desde la Vela de Coro para el E. encontraran menos dificultad para remontar y más auxilios así de víveres como para reparar los buques en caso de haber sufrido alguno de ellos descalabro, con fondeaderos y puertos seguros en que guarecerse si los vientos contrarios y chubascos repetidos no permitieren continuar el viaje por algunos días.

Las circunstancias expresadas hacen ver que por pronto que dichas embarcaciones arribasen a la isla de Trinidad, no podrían verificarlo antes del mes de noviembre del próximo año de 1797; por tanto el socorro sería muy tardío y aventurado, y a la llegada al Puerto España de la isla de Trinidad (si lo consiguiesen) sería preciso recorrerlas con nuevo gasto.

Pongo lo expuesto en la consideración de vuestra excelencia para

los fines convenientes; en inteligencia que creo cuasi imposible puedan pasar dichas embarcaciones a la isla Trinidad en virtud de lo cual obedeciendo la orden de su majestad para el apresto, suspendo su ejecución hasta nueva orden.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. Cartagena de Indias
26 de noviembre de 1796.

Excelentísimo señor

Vicente Escalante

Excelentísimo señor don Pedro Varela y Ulloa

47. AGN, Correos, 1. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para don Pedro Mendinueta. Informa que la correspondencia debe ser conducida en los guardacostas. Cartagena de Indias, 30 de marzo de 1797.

Excelentísimo señor:

Por representación del administrador de correos (no habiendo en el puerto buque alguno de esta Renta) ha solicitado el señor gobernador, sea conducida la correspondencia del servicio público por uno de los guardacostas de este Apostadero, a su consecuencia, he dispuesto verifique esta comisión la goleta Nancy del mando del capitán particular don Francisco Basurto, debiendo dejar dicha correspondencia, en uno de los puertos de la costa sur de la isla de Cuba; pero como cada día son mayores los riesgos a que se exponen los buques que se destinen a esta comisión, por el mayor número de fuerzas navales que los ingleses tienen en estos mares; he de merecer a vuestra excelencia que si en lo sucesivo en semejantes casos al presente, han de conducir la correspondencia los bajeles guardacostas se sirva vuestra excelencia darme una orden para que se verifique; fundase esta solicitud, en no haber en la Comandancia orden superior alguna que lo mande y si desgraciadamente fuesen apresados, seria yo responsable a las resultas, por verificarse el apresamiento en comisión que no es su instituto o destino.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años.

Cartagena de Indias, 30 de marzo de 1797.

Excelentísimo señor

Joaquín Francisco Fidalgo

Excelentísimo señor don Pedro Mendinueta

48. AGM, Expediciones, 22. Declaración de Manuel Benítez, capitán de la goleta “Nuestra Señora de las Angustias”. Señala que arribó al puerto de Santa Marta por la caza que le dieron unos corsarios ingleses. Santa Marta, 6 de abril de 1797.

En la ciudad de Santa Marta a tres días del mes de abril de mil setecientos noventa y siete años, se me presentó Manuel Benítez capitán de la goleta Nuestra Señora de las Angustias procedente del Río de Hacha con registro, y roll despachado por aquellos reales oficios, en ocho de marzo último, y dijo: que en once del mismo arribo a dicho Río de Hacha por caza que le dio un navío, y una fragata corsarios ingleses: que habiendo vuelto a salir arribó de nuevo a dicho puerto por haberle perseguido una balandra, una goleta, y un bergantín inglés, y que este le daño el velamen con la metralla de un cañón, de suerte que le hizo tocar en algunos bajos de aquella costa, cuyas arribadas le han obligado venir a carenar a este puerto, como se acredita de la nota puesta en dicho su roll en primero del corriente, expresando dicho capitán bajo de juramento que hizo en forma de derecho por ante su señoría el señor gobernador comandante general de esta plaza, y provincia y de mí el señor (ilegible) que así el navío, fragata, bergantín, balandra, y goleta se hallan cruzando desde el Cabo de Chichivacoa hasta frente del insinuado puerto del Río de Hacha: todo lo cual declaró ser la verdad en fuerza del juramento que ha prestado, y leída que le fue, dijo estar bien escrita, que en ella se afirma, y ratifica, que es de edad de veinte y nueve años, y la firmó con su señoría por ante mí el escribano de que doy fe. Antonio de Samper. Manuel Benítez. Ante mí Gaspar Antonio González escribano de gobierno. Es copia de su original de que certifico. Santa Marta Abril 6 de 1797. Gaspar Antonio González escribano de su majestad de oficio. Es copia. Antonio

Francisco Merlano

Es copia

Joaquín Francisco Fidalgo

49. AGN, Milicias y Marina, 19. Oficio para el comandante de Marina. Informa sobre el guardacostas que debe llevar la correspondencia a La Habana. Santa Fe, 19 de abril de 1797.

He recibido la carta de vuestra señoría de 30 de marzo nº 20 en la que me pide vuestra señoría le comunique orden para continuar franqueando un buque guardacostas que conduzca a la Habana la correspondencia del servicio y público siempre que no lo haga propio de la renta de correos en ese puerto a fin de cubrir vuestra señoría su responsabilidad en el caso que expresa; y enterado de todo, no menos que del grande interés de dar pronto giro a la correspondencia de oficio con la metrópoli prontamente en las actuales circunstancias, espero que vuestra señoría continuara prestando a que auxilio cuando se le pida en los términos y ocasiones iguales a la presente que da motivo a su citada carta a reserva de lo que su majestad tenga a bien determinar por lo sucesivo con cuyo objeto doy cuenta de todo a los ministros a que corresponde. Que es cuanto por ahora puedo decir a vuestra señoría en este particular.

Dios guarde. Santa Fe, 19 de abril de 1797.

PCBD

Señor comandante de Marina de Cartagena

50. AGM, Expediciones, 22. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para Pedro Varela y Ulloa. Informa que sobre las costas del Cabo de Chichivacoa hasta Río Hacha se encontraban cruzando varios corsarios ingleses, sin poder ahuyentarlos por la falta de fuerzas competentes. Cartagena de Indias, 3 de mayo de 1797.

Excelentísimo señor:

Nº 83

[Nota al margen:] Aprobado. Rúbrica. Fecho en 22 de agosto de 1797.

Según declaración tomada a Manuel Benítez capitán de la goleta Marchante nombrada Nuestra Señora de las Angustias por el gobernador de la plaza y provincia de Santa Marta, de que acompañó a vuestra excelencia copia, resulta hallarse cruzando desde Cabo de Chichivacoa de la costa guajira hasta Río Hacha, un navío, una fragata, un bergantín, una balandra, y una goleta, siendo todos estos buques corsarios ingleses; y no habiendo en este puerto fuerzas competentes para ahuyentar de dicho paraje las enemigas, doy cuenta en el presente correo de esta ocurrencia al comandante general de La Habana para su conocimiento y fines que convengan al real servicio: lo que participo a vuestra excelencia en cumplimiento de mi obligación.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años.

Cartagena de Indias 3 de mayo de 1797.

Excelentísimo señor

Joaquín Francisco Fidalgo

Excelentísimo señor don Pedro Varela y Ulloa

51. AGN, Milicias y Marina, 60. Oficio de Anastasio Cejudo para el virrey. Informa sobre la necesidad de efectos para los guardacostas. Cartagena de Indias, 9 de agosto de 1797.

N. 267.

Excelentísimo señor:

Quedo enterado de cuanto vuestra excelencia me previene en orden de 8 de julio anterior acompañándome copia de la contestación que ha tenido a bien dar vuestra excelencia al gobernador de Panamá de resultas de su representación que dirigí a vuestra excelencia con fecha de 10 de junio último número 198; y aunque las proporciones que hay desde esta plaza a las islas de San Andrés son muy remotas, y ninguna directa de parte del comercio, procuraré en cuanto pueda promoverlo conforme a la real orden de 12 de abril de 1792, y en la primera que ocurra me dirigiré a aquel gobernador en solicitud de las noticias que puedan adquirirse por su

medio y diligencias, insinuándole al mismo tiempo la necesidad que hay de efectos y pertrechos para los guardacostas de este Apostadero, con los demás que vuestra excelencia se sirve prevenirme sobre el asunto, de cuyas resultas daré conocimiento a este comandante de Marina para su gobierno.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. Cartagena, 9 de agosto de 1797.

Excelentísimo señor

Anastasio Cejudo

Excelentísimo virrey capitán general de este reino

52. AGI, Santa Fe, 909. Cuenta del virrey Pedro Mendinueta. Informa sobre el aumento de los gastos de defensa de Cartagena de Indias, debido a las noticias referentes a una división inglesa. Santa Fe, 19 de mayo de 1798.

Santa Fe, 19 de mayo de 1798

Nº 178

El virrey Mendinueta:

Nota al Margen: Hace presente las circunstancias que han ocurrido en la plaza de Cartagena de Indias, y dado causa aún considerable aumento de gastos para atender a su seguridad y defensa. 21 de noviembre de 98. Aprobado. Fecho 29 dicho.

Da cuenta: que con motivo de haberse descubierto una división inglesa compuesta de nueve velas entre navíos y fragatas, cruzando a la altura de Cabo de la Vela, y recelándose de que estas fuerzas, con otras mayores pudiesen dirigirse contra la plaza de Cartagena de Indias, o alguna otra de la costa, acordó el gobernador de aquella, en la Junta de Guerra establecida para estos casos, que se pusiesen sobre las armas 600 milicianos más de los que había de guarnición; se construyesen seis lanchas capaces de un cañón cada una, respecto a estar prevenidas en su Plan de Defensa; se armasen dos lanchas de auxilio; se estableciesen dos vigías en ciertos puestos avanzados, y se tomasen otras medidas, y

precauciones conducentes a evitar toda sorpresa, y a estar prontos a acudir con los auxilios convenientes a cualquier paraje que fuese acometido; de cuyas operaciones le pasó el correspondiente aviso, a que contesto aprobándolas por contemplar que lo exigía así la urgencia, y circunstancias.

Desvanecidos los recelos de algún ataque ocurrió el gobernador a disminuir los gastos que se habían originado, y a este fin hizo desarmar los milicianos de refuerzo; pero conceptuando el virrey deber continuar para cualquier evento los demás preparativos, con atención a ser bastante costosos, lo hace presente, e igualmente que de resultas del aumento de tropa, y demás objetos, había tenido que ocurrir a la habilitación de fondos a los oficiales, no sin peligro de disminuir los caudales que estaba acopiado para cumplir con el envío de los 800.000 pesos que ofreció en carta de 19 de febrero de este año, por exigirlo así la necesidad de atender a la defensa de las plazas de la costa, que consumían mucho, y producían poco por la interrupción del comercio.

Nota: Respecto a la necesidad en que se habrá hallado forzosamente el virrey de echar mano de los 800. 000 pesos para atender a la defensa de aquel reino, y su conservación, parece no exige este expediente otra resolución que contestarle queda su majestad enterado.

A 25 de agosto de 1798.

53. AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/415. Oficio del comandante de Marina Joaquín Francisco Fidalgo para Pedro Varela y Ulloa. Informa sobre el origen de los conflictos de jurisdicción con el gobernador. Cartagena de Indias, 31 de mayo de 1797.

Los conflictos de competencia entre la Marina y la Gobernación de Cartagena de Indias no cesaron en el año 1797. Según las reflexiones del comandante de Marina Joaquín Francisco Fidalgo, quien recibió el mando de manos de don Vicente Escalante el 27 de noviembre de 1796, la pequeña Marina cartagenera se encontraba en contradicción con todas las

autoridades locales. El carecer de medios propios para su subsistencia y operatividad era su principal problema, debido a que para suplirlos tenían que solicitárselos al gobernador de la plaza, quien en ocasiones lo concedía como si de una gracia particular se tratara. Este vínculo de dependencia generaba una Marina sin caudales propios, con autoridad limitada en sus barcos y carente de suficiente autoridad para hacerse respetar. Su único sostén es la utilidad de los servicios que prestaba.

Las competencias se habían originado fundamentalmente por varios aspectos, a saber: Por el cese del gobierno del jefe de escuadra, don Joaquín Cañaveral, quien ejerció, al mismo tiempo, los cargos de gobernador y comandante general de Marina de Cartagena de Indias. Su gestión se caracterizó por el estado de tranquilidad que predominó, el servicio se realizó sin objeciones, reinó un buen orden, el comercio se encontró protegido y el trabajo de Cañaveral y sus subalternos fue públicamente elogiado.

Los representantes del comercio de Cartagena de Indias cambiaron la buena opinión que tenían de la gestión de Cañaveral cuando se acercaba el fin de su trabajo, por no poder seguir satisfaciendo las necesidades de este gremio. Los diputados del comercio a través del Tribunal del Consulado de la ciudad solicitaron al rey una reorganización de los guardacostas o que los separasen de la Real Armada, pretensiones que no tuvieron aprobación del monarca.

El gobernador Anastasio Cejudo que sustituyó a Cañaveral intentó tener buenas relaciones con los comerciantes, y para ello le suprimió al jefe de Marina la autoridad sobre los vigías situados en la plaza, quienes anteriormente le daban un parte diario donde le informaban de las novedades observadas por ellos en la mar.

La Marina por sí misma no podía expender los caudales que se les asignaban, debido a que las Ordenanzas Generales de la Armada señalaban que para ello debían de intervenir los oficiales reales, lo cual por lo general originaba demoras administrativas que no permitían tener realizados los

acopios de caudales necesarios para estar siempre lista para ejecutar las comisiones urgentes que se les asignase, lo que podía generar como consecuencia el descrédito de la institución por no poder ser eficiente en sus deberes.

La matrícula se encontraba fuera de la jurisdicción de la Marina, lo cual generaba el grave problema de la carencia de marinería para operar los buques. El gobernador de Cartagena de Indias era el juez de matrícula, el comandante de un castillo era el subdelegado del juez. Mientras que el comandante de Marina, al mismo tiempo que es el responsable de la institución carecía de dominio absoluto sobre ella y sus costas. Como consecuencia los matriculados miraban con poco respeto a los oficiales, por depender de ellos por un limitado tiempo. Los buques carecían de gente y la que tienen no era precisamente competente.

El trabajo de marinero además de ser duro, era peligroso, debido a que con frecuencia estos hombres tenían que poner en peligro sus vidas al prestar sus servicios. También contaron con la mala suerte de ser un gremio maltratado, sujeto a todas las jurisdicciones y por tal motivo no podía ser protegido por la jurisdicción naval que era la que por naturaleza le correspondía. Generalmente los matriculados eran aprehendidos y castigados por faltas menores y por cualquier jurisdicción, lo que facilitaba que pocos individuos desearan la profesión de marinero, que les ofrecía mucho trabajo y pocas posibilidades de salir de la miseria.

La principal herramienta de la Marina para hacerse temer eran las Ordenanzas de la Armada y los reales decretos, pese a que carecía de fuerzas para hacerse obedecer y respetar, siendo impenetrable a la corrupción del país, oponiéndose a las injustas determinaciones. Si se retirara el Apostadero la defensa de las costas quedaría en manos de los corsarios, quienes en manos de hombres sin carácter serían fácilmente manipulados por las facciones dominantes de Cartagena de Indias.

En una ocasión el gobernador le facilitó una serie de ayudas a unos corsarios franceses para que saliesen a capturar unos barcos ingleses que

habían sido avistados. Los mismos recursos se los negó a los guardacostas para que no estuviesen operativos y pudiesen salir a interceptarlos, para de esta forma desacreditar a la Marina ante el rey.

54. AGN, Milicias y Marina, 62. El príncipe de la Paz dice que el rey suspende los gastos de los guardacostas de Cartagena de Indias hasta recibir información al respecto. Aranjuez, 13 de junio de 1797.

Aranjuez 13 de junio de 1797.

El señor príncipe de la Paz

Hacienda

Enterado por la carta de vuestra excelencia nº 7 de la considerable suma a que ascenderán los gastos de los guardacostas de Cartagena, suspende su majestad tomar providencia hasta que informe vuestra excelencia del contenido de las dos cartas del señor antecesor que se le remitieron nº 816 y otra reservada nº 36.

55. AGN, Milicias y Marina, 62. Oficio del príncipe de la Paz para el virrey de Santa Fe. Informa que el rey suspendió tomar providencia sobre los gastos de los guardacostas de Cartagena de Indias. Aranjuez, 13 de junio de 1797.

Excelentísimo señor:

En carta de 27 de enero de este año número 7 dio vuestra excelencia de la considerable suma a que ascenderán los gastos de los guardacostas de Cartagena, y dificultades que aquel Ministerio de Marina pone para evadirse del cumplimiento de las reales órdenes comunicadas a cerca de su legítima inversión. Y respecto a que con fecha de 18 de septiembre del año próximo pasado se remitieron a vuestra excelencia las dos cartas de su antecesor don Josef Ezpeleta de 19 de abril de mismo año número 816 y otra reservada número 36 para que sobre todos los puntos que contienen informe, suspende su majestad tomar providencia a la última de vuestra excelencia hasta que exponga su parecer como está mandado y de su real orden lo prevengo a vuestra excelencia para su cumplimiento. Dios guarde

a vuestra excelencia muchos años. Aranjuez, 13 de junio de 1797.

El Príncipe de la Paz

Señor virrey de Santa Fe

56. AGM, Corso y presas, 5220. Reglamento para evitar las dudas en las causas de presas que pueden ser motivo de daños y demoras en perjuicio de los interesados. Aranjuez, 14 de junio de 1797.

Nº9

El rey. Deseando evitar en las causas de presas, las dudas que puedan ser motivo de daños; y demoras en perjuicio de los interesados, y desavenencias en las demás cortes, me propuso el príncipe de la Paz, mi primer secretario de Estado, y del Despacho, lo que su celo creyó conveniente; y conformándome con su dictamen, y con lo consultado por mi Consejo Supremo de la Guerra, he venido en resolver lo contenido en los artículos siguientes:

1.

La inmunidad de las costas de todos mis dominios, no ha de ser marcada, como hasta aquí por el dudoso e incierto alcance del cañón, sino por la distancia de dos millas de a novecientas, cincuenta toesas cada una.

2.

Las presas hechas dentro de dichas dos millas, han de ser juzgadas, por los Tribunales de los gobernadores, y comandantes de mis puertos, a quienes tengo confiada esta jurisdicción, y en la forma establecida, y acostumbrada.

3.

Ninguna presa será bien hecha dentro de la distancia prefijada a no ser que sea de potencia, con quien yo estuviere en guerra, y solo por formalidad, se tomará entonces noticia, o justificación de ella en los puertos donde llegaren.

4.

Las presas, que se hagan fuera de la distancia señalada, se han de entender hechas en alta mar, y serán juzgadas por el Tribunal del apresador.

5.

Las presas que se hagan en alta mar, que viniesen a los puertos de mis dominios, no han de poder vender sus cargamentos, si fueren de géneros prohibidos; pero si no fuesen de esta clase, y estuviesen expuestos a averiarse, se permitirá su venta.

6.

Cuando se conduzcan a mis puertos presas hechas, fuera de la distancia territorial, solamente se ha de poder hacer una justificación del hecho por los agentes del apresador, y por el gobernador del puerto, o capitán general a quien pertenezca, para que con ella, puedan acudir los interesados al Tribunal correspondiente.

7.

Si el buque neutral apresado, fuera de la distancia territorial, y conducido a mis puertos, contuviese efectos de propiedad española, siempre que compongan la mitad del valor del cargamento, ha de ser juzgada toda la presa por mis Tribunales; pero si no llegasen a la mitad del valor del cargamento, han de conocer de ella los del apresador.

8.

Si los buques neutrales apresados, fuera de la distancia territorial, y conducidos a mis puertos contuviesen efectos de propiedad española, que no lleguen a la mitad del cargamento, no se han de poder vender, lo mismo que si todos fueran de extranjeros, a menos que no siendo prohibidos, estén expuestos a averiarse.

Por tanto, mando a todos mis consejos, Chancillerías, Audiencias, y demás Tribunales de estos mis reinos, y señoríos, a los jefes de mis tropas de Casa Real, capitanes, y comandantes generales, e intendentes de tierra, y mar, gobernadores, y comandantes de mis puertos, cuerpos de artillería, y de ingenieros, inspectores generales de infantería, caballería, dragones, y milicias, y a todos mis vasallos de cualquier estado, dignidad, y clases, que sean, observen, y guarden puntualmente en la parte que les toque todo lo dispuesto, y prevenido en esta mi real declaración, sin contravenir en modo alguno a su tenor, bajo la pena de incurrir en mi real desagrado, y las demás que correspondan, según las circunstancias de los casos, por ser así mi voluntad; y que a los traslados impresos de esta mi real cédula, firmados de don Josef Antonio de Borja, mi secretario, y del Consejo de Guerra, se de la misma fe, y crédito, que a su original. Dada en Aranjuez a catorce de junio de mil setecientos noventa y siete. Yo el rey. Por mandado del rey nuestro señor. Josef Antonio de Borja. Es copia del original, de que certifico. Josef Antonio Borja.

Es copia

Céspedes

57. AGN, Milicias y Marina, 62. Oficio de don Anastasio Cejudo para el virrey. Informa sobre la gente que le ha proporcionado al comandante de Marina necesaria para tripular los guardacostas. Cartagena de Indias, 19 de julio de 1797.

Excelentísimo señor:

En cuantas ocasiones me ha pedido el comandante de Marina la gente que ha necesitado para tripular los guardacostas que ha sido regularmente poco antes de su salida, se han dado por mi parte las providencias más eficaces para su apronto, como se ha verificado puntualmente, y lo acreditan los oficios y contestaciones que se hallan en la secretaría de este gobierno.

Deseoso de organizar la matrícula desde mi ingreso a el restableciéndola aún pie regular y conveniente al real servicio, removiendo

a un tiempo todas las dificultades que podían en lo sucesivo retardar la salida de dichos buques, viendo por las relaciones que me pasó el ministro de Marina que el mayor número era imaginario, y que no existía en realidad previene lo conducente para su arreglo buen orden a los subdelegados del ramo, de modo, que desde el día dos corriente, hay 800 hombres útiles y efectivos en el partido de la plaza, y en Sinú hasta 500 en iguales términos guardándose en la alternativa de los nombramientos para las campañas que van hacer, la equidad y proporción correspondientes, cuya falta o descuido en parte hacia antes más odiosas este servicio, y daba lugar a muchas deserciones sin duda por el poco celo con que se trataba el asunto; y por la mala conducta, pasiones, e intereses de los cabos de matrícula que he procurado contar por cuantos medios me han sido posibles; todo lo que expongo a vuestra excelencia para su debido conocimiento, y en satisfacción a las previsiones que se sirve hacerme con fecha de 28 de junio anterior de resultas de la representación que ha dirigido a la superioridad de vuestra excelencia el comandante de Marina de este Apostadero acerca de la considerable falta de gente de matrícula que dice hay para el servicio de los guardacostas, la cual ha dimanado de los defectos anteriores y de la precipitación con que la ha pedido.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. Cartagena, 19 de julio de 1797.

Excelentísimo señor

Anastasio Zejudo

Excelentísimo señor virrey capitán general de este reino

58. AGN, Milicias y Marina, 62. Oficio de Hormares para el virrey. Informa que los efectos que necesitan los guardacostas de Cartagena de Indias no se comprarán en colonias extranjeras. San Ildefonso, 10 de octubre de 1797.

Excelentísimo señor:

Habiéndose dado cuenta al rey de las cartas de vuestra excelencia

de 19 de abril último nº 11 y 18, sobre el estado en que se hallan los buques guardacostas de Cartagena, y del arbitrio de que se ha valido vuestra excelencia para proveerlos de los efectos que necesitan sin necesidad de recurrir a las colonias extranjeras por los inconvenientes que resultarían de este comercio; se ha dignado su majestad aprobar el que vuestra excelencia no dispusiese su compra en dichas colonias; y en cuanto a que se soliciten por el pronto, de La Habana los artículos más necesarios y que pueda suministrar la Marina Real y mercante de aquel puerto, hasta tanto que se envíen de esta península los que se han pedido de Cartagena, se avisará a vuestra excelencia la resolución de su majestad por el Ministerio de Marina. Y de su real orden lo participo a vuestra excelencia para su inteligencia.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. San Ildefonso, 10 de octubre de 1797.

Hormares

Señor virrey de Santa Fe.

59. AGN, Milicias y Marina, 60. Oficio de Joaquín Francisco Fidalgo para Pedro Mendinueta. Informa que debido a la escasez de víveres la lancha cañonera “Micomicona” no pudo continuar transportando maderas. Cartagena de Indias, 20 de febrero de 1799.

Excelentísimo señor:

Por suma escasez de víveres experimentada en esta plaza, no pudo la lancha cañonera Micomicona continuar transportando maderas para la construcción de la segunda lancha que se halla en grada, y de sus resultados me ha sido preciso parar dicha obra; pero conseguidos los víveres necesarios para verificar nuevo viaje, dio la vela con dicho objeto el 17 del corriente, y luego que regresé continuaré dicha construcción; y lo participo a vuestra excelencia para su conocimiento.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. Cartagena, 20 de febrero de 1799.

Excelentísimo Señor

Joaquín Francisco Fidalgo

Excelentísimo señor don Pedro Mendinueta

60. AGM, Corso y presas, 5217. Oficio de Cosme de Carranza para Juan de Longara. Informa sobre una presa de una goleta española mercante llamada “Nuestra Señora de la Paz”, realizada por la cañonera “Micomicona”. Cartagena de Indias, 30 de agosto de 1799.

Excelentísimo señor:

Habiendo comisionado a la cañonera Micomicona para que barloventease hasta Galera de Zamba con objeto de probar el aguante de este buque para en lo sucesivo le mande a su capitán don Benito Alonso que al acercarse a aquel paraje usase el disfraz de largar la bandera mercante española y reconociendo cuidadosamente aquel fondeadero continuase después a la Punta de Corrientes que se halla tres leguas más a barlovento y distante 8, al este de este puerto donde tenía sospechas del trato ilícito que hacía una goleta con bandera española, a consecuencia la despaché el domingo 18 del corriente con orden de oficio para navegar al Sinú.

Su capitán dio la vela y ha cumplido mis órdenes porque la tarde del 20 de el que acaba, regresó a el puerto conduciendo apresada la goleta española mercante titulada Nuestra Señora de la Paz, la que reconoció fondeada en Punta de Corrientes, sin tener abordo su capitán y con algunos efectos de mercadería resto de los que había conducido de Jamaica según han declarado con seis marineros y contramaestre que tenía a su bordo, y que su capitán había ido a Santa Marta distante 20 leguas de allí; a consecuencia he dispuesto se formalice el sumario correspondiente con arreglo a Ordenanza.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. Cartagena de Indias
30 de agosto de 1799.

Excelentísimo señor Cosme de Carranza

Excelentísimo señor don Juan de Longara

61. AGM, Expediciones, 32. Oficio de Soler para el virrey de Santa Fe. Informa sobre el remplazo de los guardacostas de la Marina de Cartagena de Indias por individuos particulares. San Ildefonso, 10 de septiembre de 1799.

Nº 1.

Excelentísimo señor. En vista de la carta de vuestra excelencia de 19 de abril del año próximo pasado, en que contestando a la real orden de 18 de septiembre de 1796 por la que se le previno que trayendo a la vista todos los antecedentes relativos a las novedades hechas en el establecimiento del resguardo de las costas de ese reino, y su actual estado, y oyendo reservadamente a los sujetos más prácticos e imparciales, informase con la posible brevedad sobre el modo en que convendría establecer los buques guardacostas, cuantos serían necesarios para resguardar toda la que media desde Río Hacha y Santa Marta hasta el Golfo del Darién, la clase de ellos, su armamento, tripulación, y gasto anual de cada uno en particular, y de todos en general, formando y remitiendo una instrucción de lo que deberán observar los que manden dichos buques, jefes a que deberán estar subordinados, y lo demás que comprendiese útil para arreglar de una vez el resguardo de esas dilatadas costas, acompañando noticia circunstanciada de los buques de que se compone ese corso en la actualidad, ordenes que se expidieron para su establecimiento, jefes a que están subordinados, de cuantos individuos se compone el Ministerio y Arsenal de la Marina Real, y todo lo demás que se gradúe conveniente para dar una idea puntual de lo que corresponde practicarse para el mejor real servicio: manifiesta vuestra excelencia las diligencias practicadas para el mejor desempeño de este particular encargo, haciendo presente los perjuicios que han resultado a la Real Hacienda, y comercio nacional, y considerable gasto que a sufrido el erario con el presente sistema del resguardo marítimo; acompañando el plan formado por el gobernador de Cartagena de Indias, reducido a que relevada la Marina Real del servicio que actualmente hace en aquellos buques guardacostas, se pongan estos al mando de sujetos particulares,

expresando en el mismo plan el número de empleados y buques de que debe constar, su fuerza, destino, y servicio, Tribunal de Justicia, Oficina de Cuenta y Razón, almacenes, proveeduría, y Matrícula, sueldos y gastos que se consideran necesarios para la subsistencia y manutención de todo, resultando el notable ahorro a la Real Hacienda de más de cien mil pesos anuales; se ha servido el rey aprobar el nuevo plan que se propone con las variaciones que expresa vuestra excelencia en su mencionada carta, y me manda su majestad encargar a vuestra excelencia su pronto establecimiento en los términos que considere más oportunos para aviar los inconvenientes que puedan ofrecerse, y que al mismo tiempo le prevenga forme y remita inmediatamente a este Ministerio de mi cargo la instrucción provisional que deberán observar los jefes, y demás dependencias del nuevo resguardo en el cumplimiento de sus respectivas obligaciones, a fin de que examinada como corresponde recaiga su soberana aprobación. Prevéngalo a vuestra excelencia de orden del rey para puntual cumplimiento, en inteligencia de que al mismo tiempo a resuelto su majestad se retiren de Cartagena los buques de su Real Armada, con la Comandancia y Ministerio de Marina, y pasen a La Habana o a donde hagan más falta, a cuyo fin se comunicará también en las ordenes respectivas por el Ministerio de Marina al comandante de ella en Cartagena para que cumpla las que vuestra excelencia debe dirigirle sobre este asunto. Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. San Ildefonso, 10 de septiembre de 1799. Soler. Señor virrey de Santa Fe. Es copia. Santa Fe, 28 de marzo de 1800. Leyva.

Es copia de su original copia autorizada que se halla en el archivo de esta Comandancia de Marina de mí cargo.

Cosme de Carranza

62. AGM, Corso y presas, 5217. Oficio de Cosme de Carranza para Juan de Lángara. Informa sobre el apresamiento de una goleta inglesa hecha por la goleta “Flecha”. Cartagena de Indias, 30 de noviembre de 1799.

Excelentísimo señor:

El 12 de corriente salió de este puerto la goleta flecha a recorrer la costa del Darién, el 17 del mismo ha regresado conduciendo una goleta de las mayores en su especie cargada de palo de tinte que se hallaba en lo interior del río Guandilla en el estado de salir de allí con su carga, luego que su tripulación reconoció a la goleta huyeron todos a tierra; por los documentos que se han hallado, y demás señales de su gente, no hay duda en que es el buque de nación inglesa. Y habiendo reparado de la obra más precisa la cañonera Concepción por que se deterioraba infinito si se demorase más a la intemperie en que se hallaba varada en tierra 14 meses, la he despachado unida a la Micomicona ambas de navegación de costa, y salieron al mar el 17 del corriente la primera armada con cuatro cañones de a 4 y la segunda con uno de 18 y dos de a 5 para continuar reconociendo aquella costa hasta la punta de San Blas; lo participo a vuestra excelencia para su noticia y debido conocimiento.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. Cartagena 30 de noviembre de 1799.

Excelentísimo señor

Cosme de Carranza

Excelentísimo señor don Juan de Lángara

63. AGM, Corso y presas, 5217. Oficio de Cosme de Carranza para Juan de Longara. Informa sobre el apresamiento de una balandra española mercante llamada “Santa Rosa”, realizado por el guardacostas “San Josef”. Cartagena de Indias, 30 de diciembre de 1799.

Excelentísimo señor:

El 13 del corriente fondeó en este puerto la balandra guardacostas San Josef procedente de su crucero donde había permanecido apostada desde Sabanilla hasta Cabo de la Aguja descubriendo el canal que se dirige a Santa Marta, condujo apresada a una balandra con bandera mercante española titulada Santa Rosa con carga de vino de Burdeos, jamones,

aceites, ron, losa, planchas de hierro, y algunas otras especies de víveres, su capitán don Manuel Curbel natural de Islas Canarias, en el acto de recibirle la declaración intimidado con el castigo confesó que venía de Jamaica de donde había salido el 3 del corriente, que el buque y carga eran pertenecientes a un vecino de Kingston en la isla de Jamaica, a donde se le dieron los papeles que manifiestan bien la falsedad; y aunque figuraba su contenido la salida de Cuba, como las fechas acreditaban lo contrario, esta circunstancia sin duda le obligó a decir la realidad, igual declaración han dado sus diez marineros, y todos quedaron en segura prisión, se continúa el expediente bajo las formalidades establecidas.

La expresada balandra San Josef se está reparando de algunas averías; al siguiente día 14 dio la vela la goleta Taumaturgo para cruzar desde las Islas del Rosario hasta la Boca de Santa Marta: lo que participo a vuestra excelencia para su debido conocimiento.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. Cartagena 30 de diciembre de 1799.

Excelentísimo señor

Cosme de Carranza

Excelentísimo señor don Juan de Longara

64. AGM, Expediciones, 26. Relación de los guardacostas elaborada por Cosme Carranza. Cartagena de Indias, 30 de diciembre de 1799.

Relación de los buques de guerra guardacostas de la Marina de este Apostadero que se hallan en este puerto	
Balandra San José del porte de 14 cañones de a 4 los dos de a 10 y 80 hombres.	Tiene su jarcia deteriorado de la última campaña y va a entrar en carena después de nueve años que se le dio la última.
Balandra Covadonga de 14 cañones de a 4 y 76 hombres.	Acaba de hacérsele su bauprés nuevo por haberlo rendido en la última campaña y tiene en el Arsenal el palo mayor componiéndose.
Goleta Taumaturgo de 14 cañones de a 4 y 76 hombres.	Está pronta de un todo.

Bergantín Cartagenero que debe montar 20 cañones de los calibres de 24, 12 y 8.	Se está recorriendo su casco y arreglando el nuevo armamento que a de tener.
Cartagena, 30 de diciembre de 1799. Cosme Carranza	

65. AGN, Milicias y Marina, 50. Oficio de Cosme Carranza para Pedro Mendinueta. Informa sobre una goleta enemiga que quería interceptar el comercio. Cartagena de Indias, 20 de febrero de 1800.

Excelentísimo señor:

Después de lo acaecido el 3 del corriente en el combate de las cuatro cañoneras con la fragata enemiga en la parte del sur de la isla de Barú, y de que di cuenta a vuestra excelencia el 10 del corriente, dispuse permaneciesen dos lanchas sostenidas por dos botes apostados en aquella inmediación para proteger el comercio de víveres, y el del río de la Magdalena; el 14 del corriente se me dio aviso por los vigías de Barú que se había dejado ver una goleta de tres palos enemiga en aquel mar con designio de interceptar las embarcaciones de nuestro tráfico para aquella parte, y que este buque sospechaban fondeaba en la costa de Barbacoa, inmediatamente despaché aviso al teniente de navío don Carlos de Arias para que fuese aquella noche, y reconociese con las dos lanchas la citada costa, a fin de lograr atacar al enemigo, en efecto lo verificó, y hallándolo fondeado en la costa de Comisario no obstante de que el advirtió el primer cañonazo corto su cable, y a vela y remo se puso en precipitada fuga, las lanchas le dieron caza hasta separarse tres leguas de la costa, pero notando que la mar aumentaba, se vieron en la precisión de no seguir más al enemigo por no ser prudente arriesgarse a más distancia con embarcaciones tan pequeñas, y hubieran logrado apresarlos a no haber refrescado el viento, pero consiguieron a lo menos el haberlo escarmentado para no volver a aquel Apostadero, así se lo confesó el capitán de la citada goleta a el de una dinamarquesa del confidente que fondeó ayer al abrigo de la Punta de Canoa, y despachó un hombre con

carta para el señor gobernador de esta plaza, asegurándole que la goleta enemiga era de porte de 16 cañones del calibre de a 9, 6 y 4 con 70 hombres de tripulación, y a no haberla favorecido el viento, las lanchas habrían logrado su empresa, finalizado que fue el cañoneo, continuó una de las lanchas convoyando quince canoas a Totú y Sinú. Y lo participo a vuestra excelencia para su debido conocimiento.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. Cartagena, 20 de febrero de 1800.

Excelentísimo señor

Cosme de Carranza

Excelentísimo señor don Pedro Mendinueta

66. AGN, Milicias y Marina, 50. Oficio de Cosme de Carranza para Pedro Mendinueta. Informa sobre la artillería de los guardacostas. Cartagena de Indias, 20 de marzo de 1800.

Excelentísimo señor:

El bergantín Cartagenero (alias) San Pedro se halla ya en la bahía con toda su artillería montada habiéndosele aumentado hasta el completo de 20 cañones de los calibres de a 24, 12, 16 y 8; y se trabaja con la posible actividad en completarle su marinería y demás útiles.

Las cinco lanchas cañoneras se hallan ya con sus cañones de bronce montados, y en disposición de operar al momento que sea conveniente, y no habiendo en la plaza hornillo capaz de servir en la mar la bala roja con utilidad, y ventaja del servicio, e dispuesto se construya uno arreglado al plano que traje conmigo al efecto para que colocado en una pequeña lancha navegue unida a las cañoneras, a donde sea necesario, y así esta máquina como todos los útiles para su manejo, me a sido indispensable ocurrir a formarlos de nuevo, por no hallar otro arbitrio, efecto todo causado por la estación de guerra, confiado en que merezca la superior aprobación de vuestra excelencia.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. Cartagena, 20 de

marzo de 1800.

Excelentísimo señor

Cosme de Carranza

Excelentísimo señor don Pedro Mendinueta

67. AGM, Expediciones, 32. Oficio de Soler para el virrey de Santa Fe. Informa sobre el remplazo de los guardacostas de la Marina de Cartagena de Indias por individuos particulares. Santa Fe, 28 de marzo de 1800.

Nº 1

Excelentísimo señor. En vista de la carta de vuestra excelencia de 19 de abril del año próximo pasado, en que contestando a la real orden de 18 de septiembre de 1796 por la que se le previno que trayendo a la vista todos los antecedentes relativos a las novedades hechas en el establecimiento del resguardo de las costas de ese reino, y su actual estado, y oyendo reservadamente a los sujetos más prácticos e imparciales, informase con la posible brevedad sobre el modo en que convendría establecer los buques guardacostas, cuantos serían necesarios para resguardar toda la que media desde Río Hacha y Santa Marta hasta el golfo del Darién, la clase de ellos, su armamento, tripulación, y gasto anual de cada uno en particular, y de todos en general, formando y remitiendo una instrucción de lo que deberán observar los que manden dichos buques, jefes a que deberán estar subordinados, y lo demás que comprendiese útil para arreglar de una vez el resguardo de esas dilatadas costas, acompañando noticia circunstanciada de los buques de que se compone ese corso en la actualidad, ordenes que se expidieron para su establecimiento, jefes a que están subordinados, de cuantos individuos se compone el Ministerio y Arsenal de la Marina Real, y todo lo demás que se gradúe conveniente para dar una idea puntual de lo que corresponde practicarse para el mejor real servicio: manifiesta vuestra excelencia las diligencias practicadas para el mejor desempeño de este particular encargo, haciendo presente los perjuicios que han resultado a la Real

Hacienda, y comercio nacional, y considerable gasto que a sufrido el erario con el presente sistema del resguardo marítimo; acompañando el plan formado por el gobernador de Cartagena de Indias, reducido a que relevada la Marina Real del servicio que actualmente hace en aquellos buques guardacostas, se pongan estos al mando de sujetos particulares, expresando en el mismo plan el número de empleados y buques de que debe constar, su fuerza, destino, y servicio, Tribunal de Justicia, Oficina de Cuenta y Razón, almacenes, proveeduría, y Matrícula, sueldos y gastos que se consideran necesarios para la subsistencia y manutención de todo, resultando el notable ahorro a la Real Hacienda de más de cien mil pesos anuales; se ha servido el rey aprobar el nuevo plan que se propone con las variaciones que expresa vuestra excelencia en su mencionada carta, y me manda su majestad encargar a vuestra excelencia su pronto establecimiento en los términos que considere más oportunos para aviar los inconvenientes que puedan ofrecerse, y que al mismo tiempo le prevenga forme y remita inmediatamente a este Ministerio de mi cargo la instrucción provisional que deberán observar los jefes, y demás dependencias del nuevo resguardo en el cumplimiento de sus respectivas obligaciones, a fin de que examinada como corresponde recaiga su soberana aprobación. Prevengolo a vuestra excelencia de orden del rey para puntual cumplimiento, en inteligencia de que al mismo tiempo a resuelto su majestad se retiren de Cartagena los buques de su Real Armada, con la Comandancia y Ministerio de Marina, y pasen a La Habana o a donde hagan más falta, a cuyo fin se comunicará también en las ordenes respectivas por el Ministerio de Marina al comandante de ella en Cartagena para que cumpla las que vuestra excelencia debe dirigirle sobre este asunto. Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. San Ildefonso, 10 de septiembre de 1799. Soler. Señor virrey de Santa Fe. Es copia. Santa Fe, 28 de marzo de 1800. Leyva.

Es copia de su original copia autorizada que se halla en el archivo de esta Comandancia de Marina de mí cargo.

Cosme de Carranza

68. AGM, Expediciones, 32. Oficio de Cosme de Carranza para Antonio Cornel. Informa sobre el relevo de la Marina de esta plaza para ponerla en manos de sujetos particulares. Cartagena de Indias, 9 de mayo de 1800.

Excelentísimo señor:

Paso a manos de vuestra señoría copia del oficio que el señor virrey de este reino a dirigido a la Comandancia de Marina de mi cargo incluyéndome copia autorizada de la real orden que le había comunicado el señor ministro de Estado de Hacienda, en la que expresa haber resuelto su majestad el relevo de esta Marina poniéndola a cargo de sujetos particulares según manifiesta el papel número 1, y enterada la comandancia de mi cargo con el debido respeto y atención a las órdenes del jefe superior de este reino, le pareció arreglado al mejor servicio del rey, en cumplimiento de su encargo dirigirle su contestación en la forma que expresa la copia de mí oficio en el papel que igualmente incluyo a vuestra excelencia señalado con el número 2.

Aunque desde el 22 de junio último que tomé posesión de esta Comandancia he dado puntualmente cuenta a vuestra excelencia de todas las operaciones de esta Marina pareciéndome de mi obligación instruir a vuestra excelencia para su debido conocimiento de la conducta que e seguido acompañándome los documentos fehacientes que acrediten mí constante celo y amor al rey, y que animado de estos mismos sentimientos e procurado dirigir con el mayor deseo del acierto a esta pequeña parte de su Real Armada que su majestad se dignó confiarme.

La parte militar facultativa de la guerra atendiendo a el honor de las reales armas ha sido uno de los objetos que como primitivo y esencial en las presentes circunstancias ha ocupado cuidadosamente mi atención, apresando a los buques enemigos que han podido batir las pequeñas fuerzas de esta Marina, y alejándolos a lo menos de estas costas persiguiéndolos hasta donde ha sido posible sin aventurar las armas del

rey, y habiendo bloqueado los enemigos este puerto con dos fragatas de 40 cañones los meses de enero y parte de febrero último no siendo posible batirlos con los buques de mi mando, después de tomadas las precauciones para la seguridad del puerto, observé diariamente los movimientos del enemigo con idea de no perder ocasión de incomodarlo por cuantos medios fuesen imaginables consiguiendo batir una de las fragatas con cuatro cañoneras causándole bastante daño a el buque y tripulación, según manifesté a vuestra excelencia en febrero último, y logrando abandonarse el bloqueo ambos buques, habiendo tratado últimamente el comandante general de las fuerzas navales del rey británico en Jamaica de que volviesen dos fragatas a bloquear este puerto, e visto con mucha satisfacción que las reales armas de esta escuadrilla sutil les han impuesto el debido respeto, y en comprobación de esto mismo acompaño a vuestra excelencia testimonio de la declaración jurada que acaba de recibírsele a el capitán de una goleta española mercante que a fondeado en este puerto últimamente, procedente del de Trinidad de la isla de Cuba, cuyo documento va señalado con el número 3.

Estando igualmente a cargo de esta Comandancia de Marina el perseguir a los buques que se emplean en el comercio clandestino el que se hacía con libertad a mí ingreso en esta Comandancia, no ha sido menos mi celo y cuidado en extinguirlo con la mayor actividad y eficacia, hasta donde han alcanzado las pocas fuerzas de mi mando constantes de cuatro buques menores en la vasta extensión de la costa de este reino comprensiva de 358 leguas de Oriente a Occidente con infinitos puertos y fondeaderos, e inmensas islas y canales desde el Cabo de Chichivacoa, hasta el Escudo de Veraguas, y como esta clase de servicio es transcendental a el más o menos perjuicio del comercio nacional a quien e protegido con todo esmero para calificar debidamente mi conducta ante vuestra excelencia, he creído de mi obligación oficiar lo conveniente a justicia con el Tribunal del Real Consulado de esta ciudad en la forma que instruye el papel número 4 que así como la contestación que recibí y de

que es copia el número 5 las incluyo a vuestra excelencia para su debido conocimiento.

Estos son excelentísimo señor los documentos que presenta la Comandancia de Marina de mi cargo ante la justificación de vuestra excelencia unidos a la narración sencilla y verídica que expone a vuestra excelencia en comprobación de todo, cuyos hechos en el corto tiempo que tengo la honra de servirla son constantes en sus aprobaciones al señor virrey de este reino jefes de esta plaza, y a todo vecino honrado de ella, habiéndose resignado esta Comandancia a sufrir con la mayor constancia y prudencia, las impugnaciones e insultos de los que se ejercitan en el comercio clandestino, hasta el punto de verse precisado a exponerlo con la debida reserva en la consideración de la autoridad del señor virrey del reino, según se manifiesta en el papel número 6 y de que es contestación el número 7.

No es de menos consideración el afán y cuidado que he empleado para habilitar los buques de mí mando de los muchos recursos que necesitan en un puerto donde careciéndose absolutamente de todos los pertrechos navales, no tiene comercio neutral de donde poder proveerse como sucede al Apostadero de La Habana, habiendo llegado al extremo de armar los buques con las jarcias usadas y velamen que he podido adquirir de las presas que se han hecho, y de los buques que han naufragado, y mercantes nacionales que han cesado de navegar, a tan excesivos precios, como lo demuestra el estado que incluyo señalado con el número 8 para el debido conocimiento de vuestra excelencia, en el que comparado el valor de los citados géneros con el que tienen estos en la actualidad en La Habana, hace subir el situado anual de esta Marina a la crecida cantidad que indica el mismo estado, sin incluir otros renglones que lo aumentan más, y sin que hayan bastado las medidas tomadas por esta Comandancia para animar a algunos sujetos de La Habana a proveer esta Marina por el recelo de los enemigos en el continuo bloqueo de aquel puerto.

Si estos cortos servicios unidos a el mérito de nueve años de capitán

de fragata los ocho desempeñando el encargo de mayor general a las órdenes de los tenientes generales don Antonio Barceló durante el sitio de la plaza de Cautá por el emperador de Marruecos, y don Juan Araoz comandante general del Apostadero de Marina de La Habana expuestos a la justa consideración de vuestra excelencia mereciesen su superior aprobación para elevarlos a la soberana comprensión de su majestad, ruego a vuestra excelencia se digne apoyarlos con su poderoso influjo, a fin de obtener de la real piedad la gracia de una señal pública que acredite en el Cuerpo General de la Armada, que el rey está satisfecho de mis servicios, en consideración a el mayor decoro en el mando de esta Marina por mí poca graduación, con respecto a la alternación con los demás jefes de esta plaza.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. Cartagena 9 de mayo de 1800.

Excelentísimo señor

Cosme de Carranza

Excelentísimo señor don Antonio Cornel

69. AGM, Expediciones, 28. Estado general de las fuerzas del Apostadero elaborado por Bartolomé de Arias. Cartagena de Indias, 20 de abril de 1801.

ESTADO GENERAL DE FUERZA DE ESTE APOSTADERO CON EXPRESIÓN DE SUS DESTINOS. N.º 13.										
Oficiales de guerra	Oficiales mayores	Oficiales de mar	Brigadieres de Marina	Infantería de Marina	Tropa del fijo	Artilleros de preferencia	Artilleros ordinarios	Marineros	Grumetes	Total
15	20	59	11	36	15	21	83	256	226	742
El total de 742 plazas que resulta del anterior guarismo, está dividido como sigue según reglamento de su majestad.										
					Portes	Calibres	Dotación	Hospital		
Corte de madera en Mahates	9	Balandra San José		16	2 de a 8 y 14 de 4	100				
Manzanillo en los almacenes de pólvora	4	Balandra Covadonga		14	2 de a 8 y 12 de 4	88				
Vigia de la popa	4	Bergantín Cartagenero		20	16 de a 8 y 4 carr ^s 2 de 24 y 2 de 16	119				
Vigia de la Comandancia	3	Goleta Volador		12	4 de a 8 y 12 de 4	88		Oficiales de guerra		2
Almacén de Manga	4	Goleta Nancy, en carena				18		Oficiales mayores		1
Cuidado de dietas vivas	5	Lanchas Micomicona, y Concepción		3	1 de a 12 y 2 de 4	78		Tropa de Marina		1
Almacén general	2	Seis cañoneras de la plaza con toda su dotación		1	De a 24	180		Artilleros ordinarios		1
Aguada	2	Dos cañoneras grandes de auxilio		1	De 16	26		Marineros		1

Total	33	Una falúa, y un bote grande	1	De a 8	32	Total	6
		Dos botes chicos	1	De a 3	20		
		Una lancha de hornillo para bala roja			13		
		Una pequeña de auxilio			10		
		Total			772		

Nota: según el presente estado, resulta la existencia total de 742 plazas, y para cubrir las atenciones precisas del Apostadero como se expresa, resultan 772: el guarismo de enfermos que son seis rebajados de la existencia, queda esta en 736; de que resulta faltan 36 plazas para las que debe haber.
Cartagena de Indias, 20 de abril de 1801.

Bartolomé de Arias

70. AGM, Expediciones, 28. Lista de los oficiales de Marina que sirven en el Apostadero. Cartagena de Indias, 30 de octubre de 1801.

Relación de los oficiales de guerra de la Marina de este Apostadero con expresión de los destinos que cada uno sirve en la actualidad.

Teniente de navío.... Don Nicolás de Toro..... Comandante de la balandra San José

Teniente de fragata... Don Miguel Basabru..... Embarcado en la balandra San José

Ídem..... Don Pedro Quevedo.....Comandante de la balandra Covadonga

Ídem..... Don Juan Vivero.....Comandante del Bergantín Cartagenero

Ídem..... Don Bartolomé de Arias....Oficial de órdenes e interino capitán del puerto, y comandante militar de las Matrículas

Ídem..... Don Torcuato Piedrola.... Comandante de la goleta Volador

Ídem..... Don Francisco Latorre.... Comandante de la goleta Nancy

Ídem..... Don Miguel Rivera..... Ayudante de la comandancia de Arsenal e ingeniero.

Alférez de fragata.... Don Adrián Morquecho... Embarcado en la balandra Covadonga

Ídem..... Don Antonio Villavicencio. Embarcado en el bergantín Cartagenero

Ídem..... Don Pedro Mantuel.....Embarcado en la balandra San José

Ídem..... Don Antonio Valcárcel.....Se restituye a La Habana por sus continuos achaques

Ídem..... Don Luis Lassosé.....Embarcado en la goleta Volador

Primer piloto graduado de alférez de fragata... Don José Miranda... Subdelegado militar del partido de Bocachica.

Cartagena 30 de octubre de 1801.

Cosme Carranza

71. AGM, Guardacostas, 1178. Borrador para Domingo de Grandallana. Informa sobre la conveniencia de que los oficiales de la Real Armada se encarguen de los guardacostas de Cartagena de Indias. Aranjuez, 13 de mayo de 1802.

Excelentísimo señor. Muy señor mío el virrey se Santa Fe me da cuenta en 8 de enero último de que en cumplimiento de las reales órdenes que se le comunicaron por el Ministerio de Hacienda en 10 de septiembre de 1799 y 18 de agosto de 1800, y por ese Ministerio de Marina en 23 de diciembre del mismo año de 1800 en que se le previene que a la paz ponga en ejecución el nuevo plan aprobado por su majestad para el resguardo marítimo de aquellas costas, lo verificará así que reciba de oficio la noticia de haberse concluido el tratado de ella.

Me he hecho dar cuenta de los antecedentes y órdenes que cita el virrey, y resulta que el nuevo plan presentado a su majestad por el Ministerio de Hacienda fue formado por el gobernador actual de Cartagena de Indias y consiste en que los buques guardacostas vuelvan a ponerse como estaban en 1787 a cargo de capitanes o pilotos particulares, lo cual producirá un ahorro de más de 100.000 pesos al año; y que se retiren de Cartagena el comandante, oficiales y demás individuos de la Marina Real con los buques de ella que en la actualidad hacen dicho servicio. El rey aprobó este sistema en 10 de septiembre de dicho año de 99, pero en vista de representación del director general de la Armada de 26 de octubre del mismo año, y de los inconvenientes que expuso se seguirán de esta novedad, más particulares y sensibles en tiempo de guerra, se expidió la real orden de 18 de agosto de 800 difiriendo hasta la paz la ejecución del nuevo plan del resguardo marítimo de las costas de Tierra Firme.

Son muchas las consideraciones a que da lugar este asunto importante, y sólo fijaré mi atención en las de mayor entidad, notando de paso que la idea de volver a poner los guardacostas de Cartagena de Indias al cargo de sujetos particulares, manifiesta haberse olvidado ya el mal servicio que hicieron en esta forma en los tiempos del arzobispo virrey, y que obligó a abolir este sistema en 1789, restableciendo no sólo el

Apostadero de Marina de Cartagena de Indias, sino también enviando entonces a mandar allí al jefe de escuadra don Joaquín de Cañaveral en calidad de comandante de Marina, y de gobernador de aquella plaza, por la íntima conexión que tienen entre si estos dos ramos en las plazas marítimas.

Si retrocedemos con la consideración a tiempos más remotos, se ve que desde la conquista de América hasta la separación del Ministerio de Indias del de Marina y elevación al primero de don José de Gálvez, estuvieron todos los buques guardacostas a cargo de la Marina: y en ellos recibieron su enseñanza muchos oficiales que después han llegado a ser eminentes. Los guardacostas han sido la escuela de la oficialidad subalterna, pues siendo balandras, goletas y otros buques menores los apropiados para aquel servicio, obtienen estos mandos aún los alférez de navío y fragata, habilitándose desde tan temprano en el ejercicio de comisiones delicadas, batiéndose frecuentemente en la más profunda paz, y sosteniendo acciones obstinadas con las embarcaciones del trato ilícito y dejando en todos tiempos bien puesto el honor de las armas del rey.

Este modo de servir podrá hallarse alguna vez en personas que no sean de la Marina; pero sólo en este cuerpo es donde existe la obligación y donde hay causas y motivos para que se pueda contar con aquel grado de desempeño. El sistema que se seguirá era el más propio y económico, pues consistía solo en enviar cada dos o tres años una fragata a Cartagena de Indias, cuyo buque queda allí en estado de desarmo y con su oficialidad, guarnición y tripulación se dotaban los guardacostas destinados a proteger la parte de ellas a sotavento de Cartagena y a barlovento de hasta Cabo de Chichivacoa; y los restante hasta Cumaná se cubría con otra armadilla semejante.

Siendo el servicio de los guardacostas una ocupación puramente de guerra es innegable que nadie puede desempeñarle mejor que los oficiales y demás individuos de la Real Armada que tanto se han distinguido en todos tiempos en este servicio de que hay testimonios muy recientes en

Cartagena de Indias; y que ejercitaran su profesión adquiriendo grandes adelantamientos en la práctica de ella. Y como sobreviene una guerra es absolutamente preciso enviar oficiales y buques de la Armada a defender las costas de Tierra Firme, resulta que estando en todo tiempo los guardacostas a cargo de la Marina Real se tendrá anticipada de continuo una especie de defensa que puede ser útil en muchos casos y de que se carecería bajo el nuevo plan que se intenta establecer. También hay equivocación en el ahorro de 100.000 pesos al año con que se cuenta, pues no pasa de 150.000 pesos el caudal que anualmente destina el virrey de Santa Fe para el mantenimiento del Apostadero de Marina y guardacostas de Cartagena, y aun de esta suma se emplean 40.000 pesos cada año desde el de 90 acá en pagar las deudas contraídas en la conquista del Darién; de suerte que no se concibe en que principios estará fundado el cálculo de que resulta aquel ahorro.

Por último la separación de los guardacostas de Cartagena de Indias de Caracas y otros cualesquiera del cuidado y cargo de la Marina Real, es contrario al nuevo sistema de regeneración de ella. Así lo dirá vuestra excelencia a su majestad dándole cuenta de cuanto llevó expuesto, para que se sirva determinar lo que fuere de su soberano agrado; participándome vuestra excelencia lo que su majestad resuelva, y expidiendo las órdenes para el cumplimiento de la real voluntad sobre el particular. Dios que a vuestra excelencia a Aranjuez 13 de mayo de 1802.

Señor don Domingo de Grandallana

72. AGN, Milicias y Marina, 37. Oficio de don Miguel Antonio Irigoyen para don Antonio Amar. Informa que asumió el mando de los guardacostas. Cartagena de Indias, 4 de julio de 1803.

Excelentísimo señor:

Habiéndome su majestad conferido el mando de las fuerzas navales de este Apostadero, relevando de él al capitán de navío don Cosme Carranza en el día de hoy, se ha verificado la entrega dicho y lo aviso a vuestra excelencia para su inteligencia y cumplimiento de mi obligación.

Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. Cartagena, 4 de julio de 1803.

Excelentísimo señor

Miguel Antonio de Irigoyen

Excelentísimo señor don Antonio Amar

73. AGI, Indiferente, 1891. Instrucciones por la cual los oficiales de la Real Armada se encargaran de todos los guardacostas de los dominios españoles. San Lorenzo, 1 de octubre de 1803.

INSTRUCCIÓN PARA GOBIERNO DE LOS BAXELES DE S. M.
GUARDACOSTAS DE INDIAS. PUBLICADA EN 1º DE OCTUBRE
DE 1803. MADRID EN LA IMPRENTA REAL AÑO DE 1803.

Como por una parte haya parecido conveniente el prohibir la importación y exportación de ciertos géneros y efectos; y sea por otra necesario exigir algunos derechos de los permitidos, pues que de estos resulta una porción no pequeña del patrimonio del Estado: de aquí es que atento el Gobierno en todos los tiempos a precaver las funestas consecuencias del contrabando e ilícito comercio, ha dictado con este objeto leyes convenientes, empleando medios capaces de hacer efectiva su observancia. El principal de estos ha sido destinar un proporcionado número de buques de fuerza, que cruzando sobre las costas alejen de ellas a cualesquiera embarcaciones que con perjuicio de los intereses del Estado y de los vasallos de S. M. se ocupen en tráfico y negociaciones fraudulentas. Pero habiendo sido empleados hasta ahora indistintamente en objeto de tanta importancia, no sólo buques de guerra de la Real Armada, sino también los que se han armado al intento por la Real Hacienda; han venido a resultar de esta indiferencia perjuicios notables a la unidad que debe guardarse en una misma clase de servicio, y a los progresos que habría podido hacer la Marina Real, si sus oficiales y gente de mar se hubiesen entretenido constantemente en objetos tan análogos a su

profesión.

En consecuencia, habiendo resuelto S. M. que todos los guardacostas de sus dominios queden agregados a la Real Armada, y que por los Ministerios de Marina y Hacienda de nuestro cargo se acuerde el número y calidad de buques que hayan de destinarse a tan importante servicio, según lo exijan las circunstancias de cada distrito, señalándose las dificultades que han de ejercer sus comandantes, y las obligaciones y reglas que han de observar: en cumplimiento de esta soberana resolución, y habiendo reflexionado atentamente las particulares circunstancias que concurren en Indias, ya por razón de sus distancias a la Metrópoli, ya por sus localidades y clase de navegación y comercio, hemos dispuesto la siguiente instrucción.

ARTÍCULO 1

La Marina Real se encargará del resguardo de todas las costas de los dominios de S. M. en las Indias, estableciendo cruceros con proporción a los buques que se destinasen a este objeto en los puntos más expuestos a fraudes; sobre lo cual procederán los comandantes de Marina de acuerdo con los jefes de Real Hacienda, entrando y saliendo en sus puertos, calas y ensenadas cuando parezca oportuno, y dedicándose con celo y aplicación constantes a exterminar el comercio ilícito, persiguiendo, deteniendo y apresando a toda embarcación española o extranjera que se ejercite en el contrabando.

2

Con este objeto se destinarán los buques necesarios para establecer el resguardo marítimo de la provincia de Venezuela con sus anexas, e isla de Puerto Rico, el del Virreinato del nuevo Reino de Granada, y el de la isla de Cuba y Seno Mexicano, como parajes más expuestos a comercio clandestino de los extranjeros establecidos en las Antillas. Y se nombrarán asimismo las embarcaciones que convenga emplear en el resguardo de las costas del mar Pacífico y en el Río de la Plata.

3

Consiguientemente a lo dispuesto en el artículo anterior los buques del resguardo de mar, y los que pertenecen en la actualidad al ramo de Real Hacienda, dependiendo inmediatamente de los virreyes o superintendentes subdelegados de ella en Indias, con cuantos almacenes, repuestos, depósitos y provisiones se hallaren destinados para su entretenimiento y conservación; se reunirán y entregarán a la Marina Real, exceptuándose solamente las falúas o embarcaciones menores destinadas a rondas y reconocimientos interiores en los puertos dentro de sus puntas. Y los capitanes, oficiales y demás empleados en dichos buques que voluntariamente deseen pasar al servicio de la Armada, quedarán incorporados a ella en las clases que parezca conveniente. Pero por lo respectivo a la gente de mar que haya de servir en los guardacostas, será circunstancia precisa la de ser matriculados; lo mismo en las expresadas embarcaciones del resguardo interior de los puertos, si hubiese suficiente número de matriculados a quienes no fuese gravoso este servicio: debiendo esquivarse aquellas, alternando por meses, con individuos de las tripulaciones de los bajeles de S. M.

4

El mando y gobierno superior de los guardacostas estará a cargo de los comandantes de Marina en los apostaderos de Indias; pero no podrán estos disponer cosa alguna esencial relativamente al servicio de aquellos, sin haber consultado a sus capitanes, cuyos conocimientos y experiencia servirán para el señalamiento de cruceros y formación de las instrucciones con que han de gobernarse.

5

Los comandantes de Marina, como que son los que han de responder principalmente del desempeño de los guardacostas en los objetos de sus comisiones, dispondrán por sí, y sin que sea necesario que lo manden los virreyes, la salida de los buques; cuidando de que la verifiquen siempre en buen estado militar y marineró, ya sea cuando se les destine a cruceros, o ya cuando se les emplee en comisión determinada;

como sucederá en el caso de que los comandantes por sí, o por los subdelegados o jefes del resguardo terrestre, tengan noticia de que se intenta algún fraude. Y en los avisos que con este u otros motivos se comunicaren estos jefes, guardarán entre sí el decoro y buena armonía correspondientes, considerándose unidos en la común obligación de desempeñar con acierto los objetos del Real servicio.

6

Si obligados de los tiempos, o por ir persiguiendo buques sospechosos, o por auxiliar a los de las divisiones más cercanas, traspasasen los guardacostas sus límites respectivo, volverán a ellos cuando haya cesado el motivo.

7

Los avisos que conviniere pasar al comandante de Marina, o a los de los guardacostas, cuando se hallaren fuera del puerto principal del apostadero, ha de procurarse que corran lo largo de las costas con la mayor rapidez posible, ya sea por medio de los dependientes de rentas, o ya estableciendo una comunicación más activa por medio de señales convenidas, cuyo arreglo se dispondrá en la forma mejor y más económica. Y por los mismos u otros medios se transmitirán recíprocamente los comandantes de los guardacostas, y pasarán a los jefes de rentas las noticias que parezcan oportunas para combinar las operaciones del resguardo marítimo con el terrestre.

8

En el reconocimiento de buques nacionales o extranjeros que navegaren por mares inmediatos a costas e islas de aquellos dominios, se procederá con arreglo a lo prevenido en el título 5º, tratado 6º de las Ordenanzas de Marina, y a lo contenido en estas instrucción: haciéndose un prolijo examen de todos los papeles y documentos de legitimidad, en términos de poder discernir los fingidos de los verdaderos, especialmente cuando medie fundada sospecha. Y aun así podrán los comandantes formar juicio de la causa que les haya llevado a mares o puertos de los

dichos dominios de S. M., y obrar por lo que resulte relativamente a su detención o libertad.

9

Para que tales reconocimientos se verifiquen sin violencia y sin más detención que la absolutamente indispensable, pasará a bordo un oficial, o se hará venir al capitán con los papeles expresados: y si alguno, se resistiese, se le obligará con la fuerza marinándolo hasta el puerto principal del distrito, para que precedido examen de la sumaria justificación correspondiente, se declare lo que sea justicia.

10

Asimismo se detendrán las embarcaciones extranjeras que naveguen en los mares referidos, aunque con derrotas indiferentes, siempre que lleven frutos que solo se producen en terrenos de dominación española; pues debe inferirse que ha sido ilícita su adquisición; pero se dejarán navegar libremente a Europa o a sus colonias de América, cuando sean de estas los frutos que conduzcan.

11

Se detendrá también a toda embarcación extranjera que se encontrare en puertos de las islas y Tierra Firme de los dominios de S. M. y en sus mares adyacentes, haciendo el comercio sin Real facultad. Y se encarga a los comandantes de guardacostas que desalojen de cualquiera puntos a los extranjeros que a pretexto de pesquería, salinas u otros hubiesen formado barracas para habitar en aquellas posesiones.

12

Igualmente serán detenidas las embarcaciones españolas que se hallaren comerciando en dichos parajes sin las debidas licencias, las que no obstante de llevar este requisito conduzcan mayor cargamento, o especies no comprendidas en las certificaciones de registro: las cuales deberán entregarse abiertas en adelante por los ministros de Real Hacienda a quienes corresponda, para que así pueda hacerse la debida confrontación.

13

Resulta la detención de algún buque extranjero o nacional por contrabandista calificado, o porque haya racionales sospechas para reputarlo tal, pedirá el comandante apresador los papeles de que trata el artículo 8; tomando razón el contador, delante de testigos, de los que se manifestaren, será reconvenido el capitán o maestro del buque apresado para que exhiba cuantos tuviere; en inteligencia de que no serán administrados los que presentare después. Evacuada esta diligencia, y colocados los documentos por cabeza de proceso, se procederá a formar una sumaria justificación, recibiendo declaraciones al capitán e individuos del buque apresado para la comprobación del fraude, y a los del guardacostas para que conste lo ocurrido hasta el acto del apresamiento. Y si los declarantes extranjeros no supieren explicarse en castellano, se buscará quien sirva de intérprete entre los mismos apresadores, los cuales firmarán sus deposiciones: evitando por este medio el comandante apresador la culpa que después podría atribuirle la malicia de los prisioneros, o de los que por tener parte en sus fraudulentas negociaciones tienen interés en instruirlos, ocultando la verdad.

14

Terminada la dicha justificación, y resultando de ella el fraude o contrabando, se formará inventario individual del buque, su aparejo, armamento, pertrechos y carga a presencia del capitán o maestro apresado. Declaran estos si fuera de lo que conste en los conocimientos conducen alhajas o géneros del valor, para precaver su extravío; y firmarán con el contador comisionado las diligencias, que han de agregarse al expediente.

15

El Oficial que pasará a la embarcación detenida cuidará de que las escotillas queden cerradas y selladas en la forma que para tales casos determina el artículo 24 del título 5º, tratando 6º de las Ordenanzas de Marina: dispondrá que se recoja y anote lo que se halle sobre las cubiertas, y pueda ocultarse con facilidad; y recogiendo las llaves, las entregará con inventario de todo al Oficial que marinare la presa.

16

Los comandantes y oficiales de los guardacostas emplearán su celo para impedir el saqueo de los géneros que se hallaren sobre cubiertas, en cámara o en alojamientos de los buques que se apresaren; porque este abuso solo podrá disimularse en el caso de haber mediado una obstinada resistencia, o de haberse rendido al abordaje. Ni consentirán que se extraiga de las presas cosa alguna, aunque sea bajo el pretexto de ponerla en mayor seguridad. Y si por falta de víveres o de pertrechos fuere necesario surtirse de las presas, lo dispondrá el comandante, para que con certificación del contador, e interviniendo el dueño, se ponga por diligencia en el expediente original, para que en todo tiempo pueda reintegrarse su valor a quien corresponda.

17

Los prisioneros serán socorridos con la ración ordinaria de Armada, y se repartirán entre los buques apresadores, según lo dispusiere el comandante. Estrechará éste sus providencias para que reciban de todos el buen trato que exige la humanidad, haciéndose distinción de los que la merezcan por su carácter: y dispondrá que se forme de todos lista circunstanciada, pues por ella habrá de verificarse su entrega en el puerto adonde arribaren las presas.

18

Se dará desde luego libertad a los prisioneros extranjeros, proporcionándoles volver a sus domicilios; exceptuando el caso de haber resistido su entrega por la fuerza, o que las circunstancias del fraude les hagan reos de pena personal. Pero siempre serán detenidos el capitán y maestro, y dos o tres personas interesadas, para que concurran a la justificación del hecho y contestación de la causa.

19

Las presas que hicieren los guardacostas serán conducidas por punto general al puerto del apostadero de Marina, o arribarán al más inmediato cuando las circunstancias del tiempo obligasen a tomar este

partido. El oficial o cabo de presa procederá a la descarga y entrega de todo, conforme a las órdenes del comandante, con intervención del ministro de Real Hacienda y jefe del resguardo, por el inventario que debe constar en el expediente original, o por el que se hiciere de nuevo, si no se hubiese podido formar en el acto del apresamiento. Y el depósito se hará en los reales almacenes o en otros si convinieren; pues ha de guardarse todo bajo de tres llaves, de las cuales tendrá una el comandante de Marina, otra el jefe de las rentas, y la restante el capitán del buque apresado, hasta que substanciada la causa se declare lo que corresponda en justicia.

20

Aunque la oficialidad de la Real Armada no ha menester otro estímulo que el de su propio honor para sacrificarse gustosa por el bien del real servicio, es de toda justicia que para la más pronta recompensa de su celo, y para que las tripulaciones y guarniciones de los buques guardacostas se animen con la esperanza de recoger sin retardo el fruto de sus fatigas, se abrevie cuanto sea posible la declaración de buena o mala presa, excusándose los trámites judiciales de pura formalidad o estilo.

21

Si el buque detenido se declarare buena presa, entregará su capitán al apresador la llave del depósito, que habrá detenido en su poder: incurrirá éste, si permaneciese en el puerto, a la confrontación del inventario, y a la tasación de géneros y efectos, con el comandante de Marina y el Ministerio de Real Hacienda, pudiendo nombrar cualquiera de los tres, personas que les sustituyan cuando no puedan asistir personalmente. Y con presencia de los mismos se procederá por el juzgado de Marina a las ventas, que han de verificarse precisamente por el público remate, y por lotes si pareciese conveniente, cuando fuere cuantioso el valor de la presa.

22

Cuando el valor del comiso que se aprehendiere, aunque sea de géneros prohibidos, no exceda de doscientos pesos, moneda de América, y

no hubiese otro delito; se excusará la formación de causa, bastando sólo para su declaración y distribución que el contador del buque guardacostas certifique circunstanciadamente la aprehensión; y en su defecto se justificará sumariamente por el aprehensor, con arreglo a la real instrucción de 16 de julio de 1802.

23

En la distribución del valor de las presas de contrabando y sus cargamentos se procederá en adelante de forma que deducidos los gastos del almacenaje y comisión de ventas, se entregará la mitad íntegra a disposición del comandante de Marina para distribuirla a los apresadores, conforme al reglamento. Y la otra mitad se podrá en iguales términos a disposición del ministro de Real Hacienda, para que pagados los reales derechos y las costas, se distribuya lo demás conforme a instrucciones y reales órdenes.

24

Si sucediere que el comandante en jefe de un Apostadero de Marina concorra personalmente al apresamiento de algún buque contrabandista, será considerado en la distribución de la parte aplicada a los aprehensores conforme al empleo que obtuviere en la Armada; pero si sólo hubiese concurrido desde tierra con sus disposiciones, o bien sea desde el bajel de su destino, hallándose fuera de la vista en el acto de hacerse la presa, entonces se le distribuirá la parte correspondiente a su graduación sin mando. Pero ni el comandante de los guardacostas, a no ser que reúna el mando del apostadero, ni otro alguno de los empleados en ellos, tendrá parte de presa, si no se hubiesen encontrado a bordo del buque apresador en el acto del apresamiento, o en otros que hayan concurrido a él esencialmente. Con cuyo fin, y para que a su tempo consten los partícipes, se agregará a expediente una lista de cuantos concurrieren a la aprehensión: excluyéndose de ella a cualquiera, sea pasajero, u otra persona que no pertenezca a la dotación del buque apresador.

25

Cuando concurra el resguardo de tierra con el de mar en la aprehensión de algún contrabando, tendrá aquel un tercio en la parte que a éste quede señalada.

26

El dinero que se confiscare, las multas o condenaciones pecuniarias que se impusieren, y lo que abona la Real Hacienda por razón de los tabacos aprehendidos y demás géneros estancados, deberá entregarse inmediatamente a los interesados, y sin esperar a la venta de los demás efectos comprendidos en la confiscación; a fin de que no se les dilaten estos socorros en justa recompensa de su celo y trabajo.

27

Cuando los buques apresados fueren a propósito para guardacostas, se aplicarán a este servicio con acuerdo de las Juntas de apostadero; y hecho su avalúo, se abonará el importe a los interesados; pero los demás se venderán en pública subasta, y precisamente a vasallos de S. M. con la circunstancias correspondientes.

28

Si los guardacostas tuviesen fundada sospecha de que abrigan o intentan algún fraude las embarcaciones de comercio permitido con las colonias extranjeras, no les fuere fácil su reconocimiento por traer empachadas o abarrotadas sus bodegas, podrán tripularlas con gente de su dotación para que las conduzcan al puerto de su destino, y no las permitan alijar cosa alguna por medio de pescadores u otros auxilios. De ningún modo procederán los comandantes de los guardacostas a reconocerlas dentro ya del puerto; pero cuando los jefes de rentas concurren a pasarlas su visita o reconocimiento, intervendrá el comandante de Marina o su comisionado, para que se verifique a su satisfacción ; respecto a que si se hallasen efectos de contrabando, han de reputarse los individuos del buque guardacostas como verdaderos y únicos interesados.

29

Siendo tan expuesto a fraudes el comercio con las colonias

extranjeras, tendrán facultad para reconocer los barcos de este tráfico, no sólo los jefes de rentas en sus visitas, sino también el comandante de guardacostas que se hallaren en el puerto, o el oficial que nombrare al efecto el comandante del apostadero: porque siendo tantas y tan sagaces las invenciones de los que se dedican al fraude, será más fácil que se descubra éste con la concurrencia de ambos resguardos a un mismo fin. Pero a las embarcaciones del comercio de España solo se les pasará la visita regular por los jefes de rentas; a no ser que el comandante de Marina tenga sospechas de fraude.

30

Habiéndose manifestado la experiencia que en los buques anclados en los puertos suelen depositarse géneros de contrabando, para lograr ocasión de introducirlos furtivamente, deberán los comandantes de guardacostas, en caso de denuncia o fundado recelo, poner en ellos una guardia competente, y avisar sin pérdida de tiempo a los ministros de Real Hacienda, para que con los jefes de resguardo pasen al reconocimiento en los términos que expresa el artículo 25 anterior; y en caso de que se aprehendan algunos efectos, se depositarán con las formalidades prevenidas, hasta la declaración que haga el Tribunal de Marina en vista de la justificación sumaria que se le dirigirá al intento.

31

Fuera de los casos prevenidos en los tres artículos precedentes, no se mezclarán los guardacostas en lo correspondiente al resguardo marítimo de los puertos, que es peculiar de los ministros de Real Hacienda y sus dependientes: si bien por esta razón no dejarán de reconocer cuando lo hallen oportuno a las embarcaciones menores que cruzaren de noche dentro de bahía; y en el caso de que llevaren géneros de contrabando serán apresadas, procediéndose como queda advertido.

32

Como entre los prisioneros de contrabando suele haber algunos negros esclavos, a quienes dan sus amos papeles supuestos de libertad

cuando salen a ejercitarse en el trato ilícito; procurarán los comandantes de los guardacostas averiguar los que sean realmente esclavos, para que vendidos a vasallos españoles, no puedan volver a territorio de dominación extranjera.

33

Toda embarcación armada en guerra que fuere reconocida en mares de aquellos dominios sin patente que autorice debidamente su bandera, será declarada pirata, y como tal será juzgada con su carga por los jefes de Marina, conforme a sus Ordenanzas.

34

El Juzgado de Marina con su asesor letrado conocerá en las causas de presas que hicieren los guardacostas, dando aviso al superintendente subdelegado de Real Hacienda de la Provincia de la aprehensión del contrabando, y en las Islas al Intendente Subdelegado; y pronunciada la sentencia de buena o mala presa, pasará los autos respectivamente al superintendente o al intendente para la aprobación y aplicación de la pena a los reos, por cuya razón disfrutarán como hasta ahora la parte señalada en la pauta de distribución de presas de contrabando, y conforme a lo prevenido en el artículo 23 de este reglamento. Los avisos y consultas de las causas se harán como hasta aquí en los casos dudosos al superintendente general de Real Hacienda y secretario de Estado y del Despacho de ella, y las apelaciones se otorgarán para el Consejo de Indias en el modo y forma que se haya establecido por las leyes e instrucciones.

35

Los comandantes de los guardacostas atentos siempre al más cabal desempeño de su encargo, propondrá al Ministerio de Marina cuanto su celo e inteligencia les dicte ventajoso a Real servicio; para que de acuerdo con el Ministerio de Hacienda se providencie lo más conveniente.

36

Si los Superintendentes Subdelegados de Real Hacienda o sus Subalternos tuviesen alguna vez que representar contra los comandantes,

oficiales u otros empleados en los buques guardacostas, relativamente a las funciones de su encargo, se dará conocimiento de ello al señor secretario del Despacho de Marina, para que examinado el asunto, y de acuerdo con el de Hacienda, se dé cuenta a S. M. para su real determinación, del propio modo que en las demás cosas del servicio militar. Y lo mismo se practicará respectivamente con el señor secretario de Hacienda por el de Marina, si por parte de los expresados comandantes u oficiales se representare contra los jefes de rentas o sus dependientes.

37

Siendo el principal objeto de los guardacostas la protección del comercio nacional, franquearán a los buques de este los auxilios posibles; pero exigiendo de sus capitanes o patrones el resguardo correspondiente de lo que se les entregue, para que los dueños satisfagan su importe.

38

Los sueldos y gratificaciones del reglamento que correspondan a los comandantes, oficiales y demás empleados en el servicio de los guardacostas, serán pagados corrientemente por la Real Hacienda en los puertos principales del distrito donde estuvieren establecidas las Oficinas de Cuenta y Razón; y del mismo modo serán satisfechos los demás gastos ordinarios y precisos de armamento: quedando a cargo de la Marina el mantener los bajeles en buen estado de servicio, y de reemplazarlos cuando sea necesario o parezca conveniente.

39

En los puertos principales donde no la hubiere se establecerá por Marina una Oficina de Cuenta y Razón que lleve la de los gastos de los guardacostas, bajo el método y formalidades prevenidas en las Ordenanzas de la Armada y en la de Arsenales.

40

Para ocurrir a estas atenciones cuidarán los superintendentes subdelegados en Indias que se libren por la Tesorería de Real Hacienda establecida en el apostadero, o por la más cercana, y se entreguen al

ministro de Marina por tercios anticipados, los caudales que se destinaren por S. M. para el entretenimiento de los guardacostas, donde ya no estuvieren señalados; o bien los que resulten ser necesarios de los presupuestos formados al efecto por la Junta de Marina en los Apostaderos.

41

En los puertos principales de apostaderos de Marina habrá un almacén general de pertrechos, que se remitirán desde los arsenales de España, con arreglo a las notas que pasarán los comandantes a la vía reservada de Marina; y estos servirán no sólo para reemplazar los buques de S. M., sino también para auxiliar a los del comercio, evitándose por este medio el que se provea del extranjero, especialmente en los puntos que se hallan inmediatos a sus colonias. Y la venta que se haga de estos efectos será con arreglo a los precios corrientes, o del arancel que rija en el país.

42

De estas ventas a particulares se llevará cuenta separada con distinción de sus ramo, utilidades y aprovechamientos, cargando igualmente las averías o deterioros; y las cantidades de sus productos se remitirán a España a disposición del Ministerio de Marina.

43

Con objeto de fomentar la navegación mercantil en beneficio de comercio nacional, tiene resuelto S. M. que sea libre de todos derechos la adquisición de buques extranjeros; y por consecuencia debe entenderse que esta gracia es extensiva a los que se apresaren por ejercitarse en el contrabando.

44

Las presas que se hicieren lejos de los puertos principales, y que no puedan conducirse a ellos sin riesgo de un fracaso, a causa de su mal estado, dispondrá el comandante quemarlas o echarlas a pique; pero antes acordará con sus oficiales lo que pueda aprovecharse, y procediendo al examen de lo que se recoge, y al avalúo que deberán hacer los

facultativos de los buques guardacostas, cuando no hubiere otros, remitirá estas diligencias, si lo permitieren las circunstancias, al juez territorial; para que convocando a sus naturales, se procederá a la venta, interviniendo el oficial que destinare el comandante y el contador del buque, a quien corresponde hacerse cargo del importe para entregarlo con las diligencias del expediente a disposición del Juzgado de Marina del respectivo apostadero.

45

Si en este u otros casos se hallaren en las presas ganado o frutos que no puedan conservarse a bordo, se procederá a su venta en la forma que previene el artículo precedente. Y en cuantas ocasiones se hiciere precisa igual determinación, cuidará el comandante de recoger los prisioneros, cuya lista se agregará al expediente; y de conducir por lo menos consigo al capitán de la presa con dos o tres de los principales de ella, para poder justificar por este medio sus procedimientos.

46

Exigiendo la calidad del servicio activo de los guardacostas que no demoren un punto sus salidas, y que ni se vean precisados a abandonar sus cruceros antes de ser relevados, ni tampoco antes del tiempo que se les haya prefijado; cuidaran muy especialmente las Juntas de apostaderos de que los asentistas de víveres en sus contras se obliguen a proveer a los guardacostas de los que necesiten a la mayor brevedad, y sin que pueda pasar de cuarenta y ocho horas, y que además tengan los mismos asentistas u otros en los puertos de frecuente arribada un repuesto de víveres proporcionado, para que no suceda el tener que abandonar el crucero tal vez en el momento mismo de cometer un fraude.

47

Si alguno de los guardacostas arribare por desarbolo u otro accidente inevitable, los ministros de Real Hacienda del distrito le facilitarán los víveres y pertrechos que necesitare para seguir su campaña, o para restituirse al puerto principal de su destino, otorgándose los

correspondientes conocimientos por el contador del buque, y con las intervenciones de ordenanzas, para que por Marina se abone a la Real Hacienda lo que se le haya suministrado.

48

Mientras los buques estuviesen a la vela se atenderá a bordo con el mayor esmero a la curación y convalecencia de los enfermos, y en puerto serán admitidos, no sólo en los hospitales de Marina, donde los hubiere, sino también en otros cualesquiera: en cuyo caso se pasará la nota de sus gastos a la respectiva Oficina de Cuenta y Razón de Marina para el abono correspondiente. Y cuando los enfermos se hallaren restablecidos se remitirán al puerto de su procedencia, facilitándoles los auxilios necesarios; pero si hubiere proporción de embarcarlos en alguno de los buques guardacostas, continuarán en él su servicio hasta que puedan incorporarse con el destino.

49

Perteneciendo a la Marina Real los buques guardacostas, como que son parte integrante de ella, serán gobernados en cualesquiera mares, destinos o circunstancias, con arreglo a las Ordenanzas de la Real Armada en todas las materias de justicia, policía y disciplina; y asimismo en todo lo demás que no se oponga a lo que previene esta Instrucción.

50

Los comandantes, Oficiales y demás empleados en los buques guardacostas estarán obligados a obedecer las órdenes que recibieren de sus jefes naturales, cuando lleguen a Indias mandando escuadras o con otro motivo; pero estos se abstendrán de mandarles en cosas que no sean relativas a su comisión, ni menos a separarlos de ella, ocupándolos en destinos que los distraigan de su principal objeto; y si ocurriere alguna grave causa para ello, comunicarán sus órdenes por escrito, quedando así los comandantes libres de toda responsabilidad.

51

Por el Ministerio de Marina se comunicarán directamente todas las

órdenes relativas a las novedades o alteraciones que parezcan convenientes en los modos y destinos de los buques guardacostas; y se pasarán al Ministerio de Hacienda todas las noticias de que deba estar instruido para sus providencias. Y por este Ministerio se comunicará también directamente todas las relativas al servicio y desempeño de la comisión, pasándose igualmente los avisos convenientes al Ministerio de Marina.

52

Y finalmente, procederán siempre ambos Ministerios de acuerdo en todo lo que convenga providenciar o hacer presente a S. M. relativamente al servicio de los buques guardacostas.

Y habiéndose servido S. M. de aprobar el contenido de los cincuenta y dos artículos de que consta esta instrucción; ha venido así mismo en resolver que se imprima y comunique de real orden para su puntual observancia, firmándola los dos señores secretarios de Estado y de los Despachos de Marina y Hacienda = San Lorenzo primero de octubre de mil ochocientos y tres.

Domingo de Grandallana

Miguel Cayetano Soler

74. AGM, Guardacostas, 1186. Listado de todos los guardacostas del Imperio Español. Madrid 24 de junio de 1804.

Noticias de los buques menores del rey que se hallan empleados de guardacostas en todos mares, con expresión de los oficiales que los mandan: que se remite a su majestad cada seis meses según su real determinación de 17 de mayo de 1804			
Nº	EMBARCACIÓN	COMANDANTE	DESTINO
DEPARTAMENTO DE CÁDIZ			
1	Bergantín Vigilante	Teniente de fragata don Miguel Tacón	Málaga
2	Bergantín Trinidad	Teniente de fragata don Ramón Macia	Málaga
3	Lugre Experimento	Teniente de navío don Alexandro Marín	Málaga
4	Jabeque Dolores	Alférez de navío don Josef Tiscar	Málaga
5	Barca Velos	Teniente de bombardas don	Málaga

		Salvador Lison	
6	Barca Tigre	Alférez de navío don Manuel Torrontegui	Málaga
7	Místico Águila	Alférez de fragata don Bonifacio Tosta	Calahonda
DEPARTAMENTO DE FERROL			
1	Goleta Vigilancia	Teniente de navío don Faustino Guimil	Desde Cabo Finisterre, al de Ortegal
2	Goleta Gallega	Teniente de fragata don Agustín Maldonado	Desde Cabo Ortegal hasta Rivadeo
3	Goleta de Defensa	Teniente de fragata don Gavino Arana	Desde la embocadura del Miño hasta Cabo Finister
DEPARTAMENTO DE CARTAGENA			
1	Bergantín Hipomenes	Teniente de fragata don Domingo Federici	Barcelona
2	Bergantín San José	Teniente de navío don Antonio Torres	Alicante
3	Jabeque Carmen	Teniente de navío don Francisco Trujillo y Salas	Barcelona
4	Místico León	Teniente de fragata don Manuel Vacaro	Cartagena
5	Goleta Cecilia	Teniente de navío don Alfonso Ballesteros	Barcelona
6	Goleta Ventura	Teniente de navío don Ramón de Salas	Valencia
7	Goleta Argonauta	Teniente de navío don Manuel Agüero	Valencia
8	Goleta Carmen	Teniente de fragata don Simón Mesia	Alicante
9	Goleta Galga	Teniente de navío don Ramón Abad	Águilas
10	Goleta nº 9	Teniente de fragata don Luis Navarrete	Águilas
11	Falucho Estrella	Teniente de fragata don Francisco Antolines	Barcelona
12	Falucho Corzo	Alférez de navío don Joseph Asnal	Barcelona
13	Falucho Cornel	Alférez de navío don Joseph Mendivil	Barcelona

14	Falucho Vulcano	Alférez de fragata don Baltazar Comellas	Barcelona
15	Falucho Discordia	Teniente de fragata don Josef García de Quesada	Barcelona
16	Falucho Rápido	Alférez de fragata don Antonio Riquelme	Barcelona
17	Falucho Santo Cristo del Grao	Teniente de navío don Manuel Moscoso	Valencia
18	Falucho Saeta	Teniente de fragata don Nicolás Otero	Valencia
19	Falucho N° 10	Teniente de fragata don Pedro Bucheli	Valencia
20	Falucho N° 11	Alférez de navío don Fulgencio Fuster	Valencia
21	Falucho N° 12	Alférez de fragata don Isidoro Postigo	Valencia
22	Falucho N° 13	Alférez de fragata don José Soubirán	Valencia
23	Falucho Bogador	Teniente de fragata don Joaquín Elgueta	Alicante
24	Falucho Feroz	Teniente de fragata don José García de Santa María	Alicante
25	Falucho Relámpago	Teniente de fragata don Luis Tacón	Águilas
26	Falucho n° 12 del puerto	Alférez de navío don Víctor Vinader	Cartagena
27	Falucho Picudo	Alférez de navío don Joseph Delgado	Cartagena
GUARDACOSTAS DE LOS APOSTADEROS DE AMÉRICA			
HABANA			
1	Corbeta Diligencia	Teniente de navío don Fernando Murillo	
2	Corbeta Ardilla	Teniente de navío don Francisco García Mesa	
3	Corbeta Ceballos	Teniente de navío don Francisco Colarte	
4	Corbeta Desempeño	Teniente de navío don Luis Cavaleri	
5	Bergantín Raposo	Teniente de fragata don Josef Cuevas	
6	Goleta Postillón	Teniente de navío don Josef Pío de Orue	
VERACRUZ			
1	Bergantín Alerta	Capitán de navío don Ciriaco Ceballos	

2	Bergantín Saeta	Capitán de fragata don Manuel Díaz Herrera	
3	Goleta Felicidad	1º piloto don Manuel Lazo de la Vega	
CARTAGENA DE INDIAS			
1	Bergantín Cartagenero	Capitán de fragata graduado don José Ortiz Canela	
2	Balandra San José	Teniente de navío don Pedro de Porras	
3	Goleta Nancy	Teniente de navío don Vicente Varela	
4	Goleta Volador	Teniente de fragata don Antonio Gastón	
5	Lancha Concepción	1º piloto particular don Miguel Patiño	
6	Lancha Micomicona	1º contramaestre Benito Alonso	
7	Goleta Flecha	1º contramaestre Santiago Callazo	
SAN BLAS			
1	Fragata Princesa	Teniente de navío don Braulio Otarola	
2	Fragata Concepción	Teniente de navío don Francisco Parraga	
3	Bergantín Activo	Alférez de fragata don Agustín Vocalan	
4	Bergantín Valdés		
5	Balandra Orcasitas	1º piloto don Gonzalo López de Aro	
6	Cañonera Carmen		
7	Cañonera San Andrés		
CARACAS			
1	Bergantín Argos	Teniente de navío don Joaquín Blanco	
2	Bergantín Penélope	Teniente de navío don Nicolás de Toro	
3	Balaux Celoso	Alférez de navío don Juan Bautista Martinena	
4	Balaux Dafne	Teniente de navío don Lope Funes	
FILIPINA			
0	Se ignora		
MONTEVIDEO			
1	Corbeta Descubierta	Capitán de fragata don	

		Fernando Bonavia	
2	Corbeta Atrevida	Teniente de navío don Antonio Leal de Ybarra	
LIMA			
NOTAS			
Cumpliendo los comandantes de los Apostaderos con la orden que les di en 20 septiembre de 1803, han enviado noticias de buques en la forma que se expresa en las siguientes notas.			
1ª La de La Habana. No expresa las comisiones en que se emplean los buques destinados en aquel Apostadero. Por las relaciones de oficiales se deduce que dos goletas se emplean de correos de Puerto Rico, y otra en comisiones de hidrografía: estos tres buques no se han comprendido en el estado de guardacostas.			
2ª La de San Blas de Californias. No expresa si los buques que comprende se hallan armados o desarmados, ni comprende sus comandantes, habiéndose deducido los que hay por la relación de oficiales que también envía.			
3ª La de Montevideo. Comprende dos corbetas que están destinadas al servicio de Malvinas, y es de creer no haya hasta ahora destinados otros buques para guardacostas, aunque la instrucción los establece en el Río de la Plata.			
Madrid 24 de junio de 1804.			

75. AGI, Santa Fe, 1104. Gastos generales del Apostadero desde 1790 hasta 1805. Sin lugar ni fecha.

Estado de los gastos del Apostadero de Cartagena desde 1790 hasta 1805. Ambos inclusive formado por las cuentas y estados anuales de aquellas cajas				
	Gratificación de masa y ración de Armada	Consignación de guardacostas	Suministrado para buques sueltos	Total
1790	351 7		228.800 3 ¼	229.152 2 ¼
1791	568 4		158.879	159.447 4
1792	456 7		132.450 2	132.907 1
1793	2.319	97.586 4	161.662 7	261.568 3
1794	1.491 5		141.967 4	143.459 1
1795	241 5	181.923 7		182.165 4
1796	913 7	129.621 1	42.811 3	173.346 3
1797	187 6	185.952 1	86.044 6	272.184 5
1798	50	148.093 5	53.766 2	201.909 7
1799	452 4	193.922	32.000	226.374 4
1800	266 6	249.975	50.000	300.241 6
1801	611 7	219.457 7	75.000	295.069 6

1802	3.605 7	243.910	142.064 6	389.580 5
1803	451 3	257.433 2	50.000	307.884 5
1804	229 6	290.435	70.879 3	361.544 1
1805	128 6	293.714 5	45.000	338.843 3
				3.975.679 4 1/4

76. AGM, Guardacostas, 1186. Listado de todos los guardacostas del Imperio Español. Madrid, 28 de enero de 1805.

Noticias de los buques menores del rey que se hallan empleados de guardacostas en todos mares, con expresión de los oficiales que los mandan: que se remite a su majestad cada seis meses según su real determinación de 17 de mayo de 1804			
Nº	EMBARCACIÓN	COMANDANTE	DESTINO
DEPARTAMENTO DE CÁDIZ			
1	Bergantín Pitt	Teniente de fragata don Manuel Arévalo	Almería
2	Bergantín Vigilante	Teniente de fragata don Miguel Tacón	Marsella correspondiente a Málaga se cree haciendo cuarentena
3	Jabeque Dolores	Teniente de fragata don Josef de Tiscar	Málaga
4	Lugre Experimento	Teniente de navío don Alexandro Marín	Málaga
5	Barca Tigre	Alférez de navío don Manuel Torrontegui	Málaga
6	Barca Velos	Teniente de bombardas don Salvador Lison	Málaga
7	Barca Ligera	Alférez de fragata don Juan de Dios Torres	Málaga correspondiente a Málaga pero está en Cartagena para la defensa del puerto
8	Místico Águila	Alférez de fragata don Bonifacio de Tosta	Cartagena para la defensa del puerto
DEPARTAMENTO DE FERROL			
1	Goleta Vigilancia	Teniente de navío don Faustino Guimil	Desde Cabo Finisterre, al de

			Ortegal
2	Goleta Gallega	Teniente de fragata don Agustín Maldonado	Desde Cabo Ortegal hasta Rivadeo
3	Goleta de Defensa	Teniente de fragata don Gavino Arana	Dese la embocadura del Miño hasta Cabo de Finister
DEPARTAMENTO DE CARTAGENA			
1	Jabeque Carmen	Teniente de navío don Francisco Trujillo y Salas	Barcelona
2	Bergantín Hipomenes	Teniente de navío don Domingo Federici	Barcelona
3	Bergantín San José	Teniente de navío don Juan Venero	Mahón corresponde a Alicante pero está en cuarentena
4	Goleta Argonauta	Teniente de navío don Manuel Agüero	Barcelona
5	Goleta Cecilia	Teniente de navío don Alfonso Ballesteros	Barcelona
6	Goleta Ventura	Teniente de navío don Ramón de Salas	Barcelona
7	Goleta Cornel	Teniente de fragata don Joseph Mendivil	Barcelona
8	Goleta Discordia	Alférez de navío don Josef Febrer	Barcelona
9	Goleta Barcelonesa	Teniente de navío don Guillermo Scoti	Corresponde a Alicante pero está en Cartagena
10	Goleta Carmen	Teniente de navío don Simón Mesías	Corresponde a Alicante pero está en Mahón en cuarentena
11	Goleta Giganta	Teniente de fragata don Vicente Bausá	Corresponde a Alicante pero está en Cartagena en defensa del puerto
12	Goleta Galga	Teniente de navío don Ramón Abad	Águilas
13	Goleta nº 9	Teniente de fragata don Luis Navarrete	Águilas

14	Falucho Estrella	Teniente de fragata don Manuel Antolines	Valencia
15	Falucho Saeta	Teniente de fragata don Nicolás Otero	Valencia
16	Falucho N° 10	Teniente de fragata don Pedro Bucheli	Valencia
17	Falucho Santo Cristo del Grao	Alférez de navío don Antonio Togores	Valencia
18	Falucho Corzo	Alférez de navío don Josef Aznar	Valencia
19	Falucho n° 11	Alférez de navío don Fulgencio Fuster	Valencia
20	Falucho Vulcano	Alférez de navío don Baltazar Comellas	Correspondiente a (Ilegible) pero está en Cartagena
21	Falucho Rápido	Alférez de fragata don Antonio Riquelme	Valencia
22	Falucho n° 12	Alférez de fragata don Isidoro Postigo	Valencia
23	Falucho n° 13	Alférez de fragata don Josef Soubiran	Valencia
24	Escampavía San Martín	Teniente de navío don Manuel Moscoso	Valencia
25	Escampavía San Vicente	Un piloto	Valencia
26	Jábega Medusa	Teniente de fragata don Luis Tacón	Águilas
27	Una presa inglesa		
28	Falucho Relámpago	Alférez de navío don Pedro Portillo	Águilas
29	Místico León	Teniente de navío don Manuel Vacaro	Correspondiente a Cartagena se encuentra en Denia
30	Falucho Barco del Puerto	Capitán de fragata don Josef Ortega	Cartagena
31	Falucho Feroz	Teniente de fragata don Manuel Ocarol	Cartagena
32	Falucho Picudo	Alférez de navío don Julián Leones	Cartagena
33	Falucho Bogador	Alférez de fragata don Mariano Julián	Cartagena
34	Lancha n° 1	Teniente de fragata don Manuel Rovira	Cartagena
GUARDACOSTAS DE LOS APOSTADEROS DE AMÉRICA			

HABANA			
1	Goleta Elizabeth	Capitán de fragata don Josef del Río Cosa	Comisión hidrográfica
2	Goleta Lince	Teniente de navío don José Alcalá	
3	Goleta Carmen	Teniente de navío don Juan Castañeda y Pacheco	Correo de Puerto Rico
4	Goleta Fortuna	Teniente de fragata don Josef del Hoyo González	
5	Esquife Favorito	Alférez de fragata don Josef Fernández Tejeiro	Correo de Pensacola
VERACRUZ			
1	Bergantín Alerta	Capitán de navío don Ciriaco Ceballos	Guardacostas y además se emplean en otros trabajos hidrográficos, situados y otros
2	Bergantín Saeta	Capitán de fragata don Manuel Díaz Herrera	
3	Bergantín Volador	Teniente de navío don Antonio Mendoza y Moscojo	
4	Goleta Felicidad		Comisión hidrográfica
5	Bergantín Raposo	Teniente de navío don Joaquín de Cuevas	Suple la falta de correo
CARTAGENA DE INDIAS			
1	Goleta Mercedes	Teniente de navío don Vicente Varela	
2	Goleta Postillón	Capitán de fragata graduado don Josef Ortiz Canela	Sin servicio por falta de palos
3	Goleta Nancy	Teniente de navío don Fausto Villamil	
4	Goleta Volador	Teniente de navío don Antonio Gastón	
5	Goleta San Antonio	Teniente de navío don Pedro de Porras	
6	Goleta Carmen	Teniente de fragata don Rafael Trillo	
7	Goleta Segura	1º contramaestre Benito Alonso	
8	Lancha Concepción	1º piloto don Miguel Patiño	
9	Goleta Flecha	1º contramaestre Santiago Callazo	
10	Lancha Micomicona		Varada con

			necesidad de carenar
CARACAS			
1	Lugre Dafne	Teniente de navío don López Funes	
2	Bergantín Penélope	Teniente de navío don Nicolás de Toro	
3	Bergantín Argos	Teniente de navío don Joaquín Blanco	
4	Balauz Celoso	Alférez de navío don Juan Bautista Martinena	
SAN BLAS			
1	Fragata Concepción	Teniente de navío don Francisco Parraga	Manila
2	Bergantín Valdés	1º piloto de don Salvador Menz	Nueva California
3	Bergantín Activo	2º piloto don Josef María Narváez	Antigua California
4	Balandra Horcasitas	2º piloto don Antonio Téllez	Nueva California
5	Fragata Princesa	Alférez de fragata don Agustín Vocalan	Antigua California
6	Cañonera Carmen		
7	Cañonera San Andrés		
FILIPINA			
0	Se ignora		
MONTEVIDEO			
1	Corbeta Descubierta	Capitán de fragata don Fernando Bonavia	Servicio de Malvinas
2	Corbeta Fuerte	Teniente de navío don Baltazar Unquera	Correo
3	Corbeta Atrevida	Teniente de navío don Antonio Leal de Ybarra	Servicio de Malvinas
LIMA			
1	Bergantín Peruano	Teniente de navío don Josef Ignacio Colmenar	
2	Goleta Extremeña	Teniente de navío don Mariano Yzarvirivil	
3	Goleta Alavesa	Teniente de fragata don Antonio Guartava	
4	Corbeta Castor	Teniente de fragata don Josef Moraleda	
Madrid 28 de enero de 1805.			
NOTAS			
1ª Los guardacostas de Cartagena así como otros detenidos allí			

correspondientes a otros Apostaderos, se emplean actualmente en la defensa del puerto, y Arsenal.

2ª Además de los buques anotados en la relación de La Habana, corresponden a dicho Apostadero las corvetas Diligencia, y Desempeño, destinadas en conducción de situados.

3ª En Montevideo parece no hay hasta ahora destinado buque alguno para guardacostas sin embargo de que la instrucción lo establece en el Río de la Plata.

77. AGM, Expediciones, 37. Estado de los guardacostas bajo el mando del capitán de navío don Miguel Antonio Irigoyen. Cartagena de Indias, 8 de abril de 1805.

ESTADO QUE MANIFIESTA LAS FUERZAS SÚTILES QUE EN EL DÍA DE LA FECHA HAY EN EL APOSTADERO DE CARTAGENA DE INDIAS AL MANDO DEL CAPITÁN DE NAVÍO DE LA REAL ARMADA DON MIGUEL ANTONIO IRIGOYEN												
Cañoneras de la plaza	Nº	Comandantes	Cañones	Obuses	Calibres	Oficiales mayores	Brigadas	Oficiales de mar	Artilleros	Marineros	Grumetes	Total
Número	1	Alférez de navío don Diego Quevedo	1	0	24	0	1	1	11	10	12	36
Número	2	Alférez de fragata don Juan Topete	1	0	24	0	1	1	11	10	12	36
Número	3	Alférez de fragata don José Carracedo	1	0	24	0	1	1	11	10	12	36
Número	4	Alférez de fragata don Manuel Ríos	1	0	24	0	1	1	11	10	12	36
Número	5	Alférez de fragata don Pedro Canaño	1	0	24	0	1	1	11	10	12	36
Número	6	Alférez de fragata don Matías Aldao	1	0	24	0	1	1	11	10	12	36
Lanchas del Arsenal												
Número	7	Alférez de navío don Vicente Lago	0	1	24	0	1	1	10	9	10	32
Número	8	Teniente de fragata don Antonio Gastón	0	1	24	0	1	1	10	9	10	32
Pailebot Segura	9	Alférez de navío don Bartolomé Rozo	0	1	24	2	1	3	12	12	12	43
Cañoneras de la Marina												
Concepción	10	1º piloto, habilitado oficial don Miguel Patiño	1	0	18	0	0	2	10	10	12	35
Micomicona	11	Teniente de navío Fausto Williams	1	0	18	0	0	2	10	10	12	35
Galeota de la Marina												
Fecha	12	Teniente de fragata don Rafael Trillo	1	6	8	0	0	2	10	12	12	37

Plana mayor y jefes de división												
Faúla	0	Capitán de navío don Miguel Antonio Irigoyen	0	1	8	0	0	1	6	6	6	20
Bote	0	Ayudante ordenes alferez de fragata don Joaquín Frías	0	1	8	0	0	1	4	5	6	17
Jefe de la primera división en su lancha	0	Capitán de fragata graduado don Joseph Canela	1	0	4	0	0	1	3	4	5	14
Jefe de la segunda división en su lancha	0	Teniente de navío don Mariano Mendiñeta	1	1	6	0	0	1	3	4	5	14
Jefe de la tercera división en su lancha	0	Teniente de navío don Vicente Varela	1	0	4	0	0	1	4	4	5	15
Lancha con hornillo	0		0	0	0	0	0	1	3	3	4	11
Suma de individuos	17		0	0	0	2	9	23	151	148	171	521

NOTAS

- 1ª Están formadas tres divisiones cada una al cargo de los tres oficiales más antiguos para en caso de operar con todas, pudiendo los jefes de división cuando convenga embarcarse en cualquiera de las lanchas de la suya.
 - 2ª Estas divisiones están empleadas en convoyar canoas de cubierta que son las que conducen y abastecen de víveres a esta plaza y vienen desde el sitio de Lorica.
 - 3ª En las cañoneras 10 y 11 y en la goleta 12 faúla y bote de obús de a 8 no se ha puesto individuo de brigada porque no lo hay.
 - 4ª Los oficiales y las tripulaciones de que constan estas fuerzas son los mismos de los buques guardacostas: pero dichos buques subsisten armados por si hay que hacer alguna salida con ellos en cuyo caso según los que salgan se animaran las fuerzas suites.
 - 5ª Los pilotos y los 19 individuos de tropa de Marina que hay en este Apostadero están destinados en la lancha de hornillo, en las que deben conducir capellán, cirujano, repuestos, y tanto estas como las que se emplean en recoger muertos y heridos, son tripuladas con la gente de las canoas del tráfico.
 - 6ª También parte de los dichos pilotos y tropa de Marina tienen el cargo de custodiar los buques guardacostas cuando falta su oficialidad y tripulación.
- Cartagena de Indias, 8 de abril de 1805.
Miguel Antonio de Irigoyen

78. AGM, Guardacostas, 1186. Listado de los guardacostas de América. Madrid, 2 de julio de 1805.

Noticias de los buques menores del rey que se hallan empleados de guardacostas en los mares de américa, con expresión de los oficiales que los mandan: que se remite a su majestad cada seis meses según su real determinación de 17 de mayo de 1804			
Nº	EMBARCACIÓN	COMANDANTE	OBSERVACIONES
HABANA			
1	Bergantín Flecha	Teniente de navío don José Ignacio de la Torre	
2	Bergantín Raposo	Teniente de fragata don Joaquín de la Cueva	
3	Bergantín Lince	Teniente de navío don José Alcalá	
4	Bergantín San Julián	Teniente de navío don Pedro Nava Grimón	
5	Bergantín Cartagenero	Teniente de navío don José Pio de Orue	
6	Esquife Favorito	Alférez de fragata don Salvador Spudafora	
7	Goleta Carmen	Teniente de navío don Juan Castañeda	Correo de Puerto Rico a La Guaira
8	Goleta Fortuna	Teniente de fragata don Ramón Power	
9	Goleta Elizabet	Alférez de fragata 1º piloto don José Fernández Tejeiro	En comisión hidrográfica
CARTAGENA DE INDIAS			
1	Goleta Postillón	Capitán de fragata graduado don José Ortiz Canela	
2	Goleta Mercedes	Teniente de navío don Vicente Varela	
3	Goleta Nancy	Teniente de navío don Fausto Villamil	
4	Goleta Volador	Teniente de navío don Antonio Gastón	
5	Goleta San Antonio	Teniente de navío don Pedro de Porras	
6	Goleta Carmen	Teniente de fragata don Rafael Trillo	
7	Paquebote Perla	1º contramaestre Benito Alonso	

8	Paquebote Flecha	1º contramaestre Santiago Collazo	
9	Cañonera Concepción	1º Piloto particular don Miguel Patiño	
LIMA			
1	Bergantín Peruano	Teniente de navío don José Ignacio Colmenares	
2	Corbeta Castor	Teniente de fragata don José Moraleda	
3	Goleta Alavera	Teniente de fragata don Antonio Guartara	
VERACRUZ			
1	Bergantín Alerta	Capitán de navío don Ciriaco Ceballo	Guardacostas y además se emplean en trabajos hidrográficos
2	Bergantín Saeta	Capitán de fragata don Manuel Díaz Herrera	
3	Goleta Felicidad		Comisión hidrográfica
CARACAS			
1	Bergantín Argos	Teniente de navío don Joaquín Blanco	
2	Bergantín Penélope	Teniente de navío don Nicolás de Toro	
3	Lugre Dafne	Teniente de fragata don Gerardo Morphy	Comandante interino por enfermedad del propietario
4	Balauz Celoso	Alférez de navío don Juan Bautista Martinena	
5	Balauz Sultán	Alférez de navío don Manuel de Cañas	
6	Lancha Reina Luisa	Alférez de navío don Joaquín de Leceta	
SAN BLAS			
1	Fragata Concepción	Teniente de navío don Francisco Prarraga	
2	Fragata Princesa	Alférez de fragata don Agustín Bocalán	
3	Bergantín Valdés	1º piloto don Salvador Menz	
4	Bergantín Activo	2º piloto don José María Narváez	
5	Balandra Orcasitas	2º Piloto don Antonio	

		Téllez	
6	Cañonera Carmen		
7	Cañonera San Andrés		
FILIPINA			
0	Se ignora		
MONTEVIDEO			
1	Corbeta Descubierta	Capitán de fragata don Bernardo Bonavía	Servicio de Malvinas
2	Corbeta Atrevida	Teniente de navío don Antonio Leal de Ibarra	
Notas			
1ª Además de los buques anotados en la relación de la Habana, corresponden a dicho Apostadero las corbetas Diligencia destinadas en conducción de situados.			
2ª En Montevideo parece que no hay hasta ahora destinado buque alguno para guardacostas, sin embargo de que la instrucción lo establece en el Río de la Plata.			
Madrid, 2 de julio de 1805.			

79. AGI, Estado, 68. Oficio del virrey Antonio Amar para Joseph de Zeyva. Informa sobre el robo que sufrió la goleta “Nuestra Señora de las Mercedes” a manos de un pailebote pirata francés llamado “La Francesa”. Santa Fe, 19 de agosto de 1805.

Excelentísimo señor = Señor = Habiendo salido de este puerto el día 1º del corriente la goleta particular Nuestra Señora de las Mercedes, su capitán don Nicolás Larrea con licencia de la Comandancia General de Panamá para la isla de Jamaica, en solicitud de negros bozales, y herramientas en virtud de la real gracia concedida por Su Majestad a estas provincias, fue perseguida dicha goleta en la altura de Santa Marta, por un pirata a los cuatro días de su salida de aquí; desde la mañana hasta las seis de la tarde, en que la apresó, y quitó veinte y dos mil pesos que llevaba registrados, pasaporte Real, Roll, y registro, como así mismo los víveres, aguada, y leña, por lo que volvió de arribada a este puerto el día 8 del mismo; y en consecuencia se han practicado por este Tribunal de Real Hacienda las diligencias correspondientes a la justificación del hecho, y de ellas resulta, que la embarcación pirata, es un pailebote, nombrado la francesa, su capitán Juan Merescose de nación francés, con cuatro cañones

de a cuatro, muchos fusiles, y armas blancas, y cuarenta y cinco hombres de tripulación de varias clases, y naciones =

Las diligencias ejecutadas en este expresado Tribunal de Real Hacienda se han dado en testimonio a dicho capitán Larrea para que con ellas, y su buque pase inmediatamente a Cartagena a presentarse y dar cuenta al comandante de Marina de aquel Apostadero de donde depende, para que tome las providencias conducentes al asunto, despachándose por este citado Tribunal requisitorias a los puertos de la isla de Cuba, y demás en donde pueda arribar, o ser apresado aquel pirata. Y lo participo respetuosamente a vuestra excelencia en cumplimiento de mi obligación, y por lo que pueda importar al mejor servicio del rey, y del Estado = Dios guarde a Vuestra Excelencia muchos años. Portobelo, 13 de marzo de 1804 =

Excelentísimo señor = Carlos Meyner = Excelentísimo señor don Antonio Amar, virrey gobernador y capitán general de Santa Fe.

Es copia = Santa Fe, 19 de agosto de 1805.

Joseph de Zeyva

80. AGM, Guardacostas, 1186. Listado de los guardacostas de América. San Lorenzo, 15 de diciembre de 1805.

Noticias de los buques menores del rey que se hallan empleados de guardacostas en los mares de la américa con expresión de los oficiales que los mandan: que se remita a su majestad cada seis meses según su real determinación de 17 de mayo de 1804			
Nº	EMBARCACIÓN	COMANDANTE	OBSERVACIONES
	HABANA		
1	Bergantín Flecha	Teniente de navío don José Ignacio de la Torre	
2	Bergantín Raposo	Teniente de fragata don Joaquín de la Cueva	
3	Bergantín Lince	Teniente de navío don José Alcalá	
4	Bergantín San Julián	Teniente de navío don Pedro Nava	
5	Esquife Favorito	Teniente de navío don	

		Juan Robledo	
6	Goleta Carmen	Teniente de navío don Juan Castañeda	Correo de Puerto Rico a La Guaira
7	Goleta Fortuna	Teniente de fragata don Ramón Power	
CARTAGENA DE INDIAS			
1	Goleta Mercedes	Teniente de navío don Vicente Varela	
2	Goleta Nancy	Teniente de navío don Fausto Villamil	
3	Goleta Volador	Teniente de fragata don Antonio Gastón	
4	Goleta Postillón	Alférez de navío Diego Quevedo	
5	Goleta San Antonio	Alférez de navío don Vicente de Lago	
6	Goleta Carmen	Teniente de fragata don Rafael Trillo	
7	Goleta Segura	Alférez de navío don Bartolomé Roso	
8	Galeota Flecha	1º contramaestre Santiago Collazo	
9	Cañonera Concepción	1º Piloto particular don Miguel Patiño	
10	Cañonera Micomicona	1º contramaestre Benito Alonso	
LIMA			
1	Bergantín Peruano	Teniente de navío don José Ignacio Colmenares	Se emplean también en comisión hidrográfica
2	Corbeta Castor	Teniente de fragata don José Moraleda	
3	Falucho San Juan Bautista	1º piloto particular don Gaspar Vejarano	
VERACRUZ			
1	Bergantín Alerta	Capitán de navío don Ciriaco Ceballo	Guardacostas y también se emplean en trabajos hidrográficos. Nota: Después de recibida esta noticia regresó el Volador a Ferrol donde está desarmado
2	Bergantín Saeta	Capitán de fragata don Manuel Díaz Herrera	
3	Bergantín Volador	Teniente de navío don Antonio Mendoza y Moscoso	
4	Goleta Felicidad		
CARACAS			

1	Bergantín Argos	Teniente de navío don Joaquín Blanco	
2	Bergantín Penélope	Teniente de navío don Nicolás de Toro	
3	Goleta Dafne	Teniente de fragata don Lope Furnes	
4	Goleta Celoso	Teniente de navío graduado Juan Bautista Martinena	
5	Lancha Reina Luisa	Teniente de fragata don Francisco de Leceta	
MONTEVIDEO			
1	Corbeta Descubierta	Capitán de fragata don Bernardo Bonavía	Se emplean en el servicio de Malvinas
2	Corbeta Atrevida	Teniente de navío don Antonio Leal de Ibarra	
SAN BLAS			
1	Fragata Princesa	Teniente de navío don Braulio Otalora	
2	Fragata Concepción	Teniente de navío don Francisco Prarraga	
3	Bergantín Activo	Alférez de fragata don Agustín Vocalan	
4	Bergantín Valdés	2º piloto don José Narváez	
MANILA			
0	Se ignora		
Nota			
Se ignora que en Montevideo haya destinado hasta ahora buque alguno para guardacostas, sin embargo de que la Instrucción lo establezca en el Río de la Plata.			
San Lorenzo, 15 de diciembre de 1805.			

81. AGM, Guardacostas, 1186. Listado de los guardacostas de América. Madrid, 15 de julio de 1806.

Noticias de los buques menores del rey que se hallan empleados de guardacostas en los mares de la América con expresión de los oficiales que los mandan, que se remite a su majestad cada seis meses según su real determinación de 17 de mayo de 1804			
Nº	EMBARCACIÓN	COMANDANTE	OBSERVACIONES
HABANA			
1	Bergantín Lince	Teniente de navío don José Alcalá	

2	Bergantín San Julián	Teniente de navío don Pedro Nava	
3	Esquife Favorito	Teniente de navío don Juan Robledo	
4	Goleta Carmen	Teniente de navío don Juan Castañeda	Se emplean también de correos de Puerto Rico a La Guaira
5	Goleta Cometa	Teniente de fragata don Ramón Power	
CARTAGENA DE INDIAS			
1	Goleta Mercedes	Teniente de navío don Vicente Varela	
2	Goleta Nancy	Teniente de navío don Fausto Villamil	
3	Goleta Volador	Teniente de fragata don Antonio Gastón	
4	Goleta Postillón	Teniente de fragata don Vicente de Lagos	
5	Goleta Aragonesa	Teniente de navío don Pedro Porras	
6	Goleta Carmen	Teniente de fragata don Rafael Trillo	
7	Goleta Segura	Alférez de navío don Bartolomé Roso	
8	Galeota Flecha	1º contramaestre Santiago Collazo	
9	Cañonera Concepción	1º Piloto particular don Miguel Patiño	
10	Cañonera Micomicona	1º contramaestre Benito Alonso	
PUERTO CABELLO			
1	Bergantín Argos	Teniente de navío don Joaquín Blanco	
2	Bergantín Penélope	Teniente de navío don Nicolás de Toro	
3	Goleta Celoso	Teniente de navío graduado Juan Bautista Martinena	
4	Goleta Carmen	Teniente de fragata don Lope Funes	
5	Lancha Reina Luisa	Teniente de fragata don Francisco de Leceta	
LIMA			
1	Bergantín Peruano	Teniente de navío don José Ignacio Colmenares	Se emplean también en comisiones hidrográficas

2	Corbeta Castor	Teniente de navío don José Moraleda	
3	Goleta Alavesa	Teniente de fragata don Antonio Guartara	
4	Falucho San Juan Bautista	1º piloto particular don Gaspar Vejarano	
VERACRUZ			
1	Bergantín Alerta	Capitán de navío don Ciriaco Ceballos	Se emplean también en comisiones hidrográficas
2	Bergantín Saeta	Capitán de fragata don Manuel Díaz Herrera	
3	Goleta Felicidad		
MONTEVIDEO			
0	Se ignora que haya destinado buque alguno para guardacostas		
MANILA			
0	Se ignora		
SAN BLAS			
1	Fragata Princesa		
2	Fragata Concepción	Teniente de navío don Francisco Prarraga	
3	Bergantín Activo	Alférez de fragata don Agustín Vocalan	
4	Bergantín Valdés	2º piloto don José Narváez	
Madrid, 15 de julio de 1806.			

82. AGM, Guardacostas, 1186. Estado general de los guardacostas elaborado por el capitán de navío don Miguel Antonio de Irigoyen. Cartagena de Indias 28 de septiembre de 1807.

ESTADO GENERAL DE LOS BUQUES DE QUE SE COMPONE EN ESTA FECHA LA DIVISIÓN DE GUARDACOSTAS DEL APOSTADERO DE CARTAGENA DE INDIAS DEL MANDO DE CAPITÁN DE NAVÍO DON MIGUEL ANTONIO DE IRIGOYEN Y SE FORMA CONSECUEMENTE A ORDENES DEL EXCELENTÍSIMO SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE LA REAL ARMADA DE 20 DE SEPTIEMBRE DE 1803							
Buques	Cañones	Dimensiones	Dotación de capitán a page	Nombre del comandante y oficial de guerra	Disposición actual en todos sus ramos	Objetos en que se emplean	Tiempo que hace sirven y sus procedencias
Goleta Mercedes	12 de a 8 4 de a 4 2 obuses de a 24	Eslora 89..4 Manga 26..0 Puntal 10..0 Tonelada según mide 124	Oficiales de guerra: 2 Oficiales mayores: 4 Oficiales de mar: 9 Tropa: 14 Brigada: 3 Gente de mar: 70 Total: 102	Desarmada	Se construyó en este Real Arsenal cayendo al agua el 23 de junio de 1804. Está empernada y clavada de bronce de línea de flotación para abajo forrada en cobre viejo sobre el vivo	Guardacostas del Virreinato de Santa Fe y actualmente desarmada.	Se construyó en este Astillero y cayó al agua el día 23 de junio de 1804.

					pero con su manta de algodón en el medio, su aparejo y velamen menos de media vida. Desarmada por no tener ni haber de que hacer sus dos palos.		
Goleta Nancy	1 de a 12 2 de a 6	Eslora 70 Manga 22..6 Puntal 5..0 Toneladas 76	Oficiales de guerra: 1 Oficiales mayores: 4 Oficiales de mar: 9 Tropa: 14 Brigada: 3 Gente de mar: 51 Total: 82	Comandante el teniente de navío don Fausto de Willamil	En este Arsenal se carenó de firme se le hizo nueva la quilla y busarda empernada con clavos de bronce e igualmente toda la clavazón hasta la línea de flotación. El cobre está sobre el vivo y con manta de algodón en medio, cayó en 6 de diciembre de 1801, y se considera con necesidad de gran recorrida por lo que se ha dado cuenta al excelentísimo señor virrey su arboladura completa pero los palos enrruécados, su aparejo y repuesto como el anterior.	Como la anterior y actualmente con necesidad de recorrida grande	Quedó en este destino por el año de 1788, y se ignora donde es construida.
Goleta Volador	1 de a 12 2 de a 8	Eslora 76..6 Manga 20..0 Puntal 10..0 Toneladas 73	Oficiales de guerra: 1 Oficiales mayores: 4 Oficiales de mar: 9 Tropa: 14 Brigada: 3 Gente de mar: 45 Total: 76	Comandante el teniente de fragata don Antonio Gastón	Se ignora donde se construyó. Está forrada en cobre sobre el vivo clavado con clavos de metal con manta de algodón en medio se considera menos de media vida por ser careno de firme en este Arsenal el año de 1801. Su aparejo y arboladura menos de media vida y su palo mayor menor que el que le corresponde por no haber de	Como la anterior y actualmente pronta para lo que ocurra.	Fue apresado a los ingleses en el año de 1800 para los guardacostas de su majestad católica.

					que hacerle el correspondiente.		
Goleta Postillón	1 de a 12 2 de a 8	Eslora 74..0 Manga 19..0 Puntal 8..6 Toneladas 66	Oficiales de guerra: 1 Oficiales mayores: 4 Oficiales de mar: 9 Tropa: 14 Brigada: 3 Gente de mar: 45 Total: 76	Comandante el teniente de fragata don Joaquín de Soroa	Se ignora donde fue construida. Está forrada en cobre sobre taba que se le ha puesto últimamente y clavado su fondo con hierro como también su pernería. Se considera con su recorrida que se le ha hecho de meno de media vida. Su velamen, cables y cabuyería, de un tercio de vida, y repuesto como los anteriores.	Como la anterior y actualmente al corso en las costas de Portobelo.	Era de la renta de Correos y en La Habana se entregó a la Real Armada en 1803.
Goleta San Antonio La Aragonesa	1 de a 12 2 de a 6	Eslora 68..6 Manga 20..5 Puntal 7..0 Toneladas 52	Oficiales de guerra: 1 Oficiales mayores: 4 Oficiales de mar: 9 Tropa: 14 Brigada: 3 Gente de mar: 51 Total: 82	Comandante el teniente de fragata don Rafael de Trillo	Se ignora donde fue construida. Está forrada en cobre sobre el vivo con papel, y clavos de bronce, se considera menos de media vida su aparejo, y arboladura lo mismo. Repuesto como la anterior.	Como la anterior y actualmente pronta para lo que ocurra.	Fue presa por la goleta Volador
Falucho Cañonero el Fogoso	1 de a 12 2 obuses de a 4	Eslora 55..6 Manga 15..5 Puntal 4..5 Toneladas 35	Oficiales de guerra: 1 Oficiales de mar: 4 Gente de mar: 30 Total: 35	Comandante el alférez de navío don Diego Quevedo	Se construyó en este Real Arsenal cayó al agua el 10 de febrero de 1806. Está empernado y clavado con clavos de bronce de línea de flotación para abajo forrado de cobre viejo sobre papel, sus ligazones y tablazón son de cedro, quilla, roda y codarte madera dura, su aparejo y velamen de media vida y repuesto como las anteriores.	Como la anterior y sirve para los convoyes de víveres.	Se construyó en este Astillero, y cayó al agua en 10 de febrero de 1806.
Cañonera Concepción	1 de a 12 2 de a 4	Eslora 60 Manga 17 Puntal 5..6 Toneladas 34	Capitán: 1 Oficiales de mar: 2 Brigada: 1 Artilleros	Capitán el primer piloto particular don Miguel Patiño	Este buque fue construido en este Real Arsenal el año de 1787, y se echó en tierra a	Como la anterior y actualmente en el Río Sinú.	Se carenó de firme en este Arsenal y se corrigió su construcción. Cayó al agua el

			de mar: 10 Marineros : 10 Grumetes : 12 Total: 36		mediado de 1803. Se reformó su construcción y se hizo del todo nueva. Tiene el fondo forrado de cobre sobre tabla de media pulgada y está clavado con clavos de metal, cayó al agua después de su carena en 23 de diciembre de 1803. Su aparejo y arboladura menos de media vida y repuesto como la anterior		23 de diciembre de 1803.
Cañonera Micomicona	1 de a 12 2 de a 4	Eslora 60..0 Manga 16..0 Puntal 5..6 Toneladas 32	Capitán: 1 Oficiales de mar: 3 Brigada: 1 Artilleros de mar: 10 Marineros : 10 Grumetes : 12 Total: 37	Capitán el primer contraalmirante Benito Alonso	Se construyó en este Real Arsenal en el año de 1787 y se ha carenado de firme en este Arsenal. Está forrada de cobre viejo sobre tabla de media pulgada, y clavada con clavos de metal. Está en todo su estado de vida, aparejo y arboladura menos de media vida, y repuesto como los demás.	Como la anterior en todo.	Ídem que el anterior y cayó al agua en 9 de enero de 1805.
Goleta Flecha	1 de a 6	Eslora 68..0 Manga 10..0 Puntal 3..0	Capitán: 1 Oficiales de mar: 2 Brigada: 1 Artilleros de mar: 10 Marineros : 10 Grumetes : 12 Total: 36	Capitán el primer contraalmirante Santiago Collazo	Se construyó en este Real Arsenal en el año de 1798 habiéndose carenado de firme en tierra en este Arsenal, cayó al agua en 20 de julio de 1804. Tiene su fondo forrado de cobre sobre tabla de media pulgada, y está clavado con clavos de metal, su aparejo, y arboladura de dos tercios de vida, y repuesto como los demás.	Ídem en todo como el anterior y actualmente pronta para marchar al Choco.	Se carenó de firme en este Arsenal y cayó al agua en 28 de julio de 1805.
NOTAS							
Primera Los oficiales mayores que se expresan en los buques son un contador, un capitán, un piloto y un cirujano.							
2ª Los de mar, son un contraalmirante, dos guardianes, un carpintero, un calafate, un practico, un sangrador, un encargado de							

viveres y un patrón de lancha.
3ª El número de tropa asignado que no llega a su reglamento es para que la guarnición de la plaza está escasa, y de Marina en total solo hay 22 hombres del real cuerpo de artillería de la Armada hay 10 y los demás que se ven en el Estado, son de las milicias pardas del real cuerpo de artillería de esta plaza.
4ª La goleta Mercedes tiene la gente siguiente: 20 artilleros los 4 de preferencia 25 marineros 25 grumetes. La Nancy, Volador, Aragonesa, y Postillón son 16 artilleros 4 de preferencia 20 marineros y 19 grumetes.
5ª A los cuatro guardacostas armados por razón de la siguiente guerra se han artillado de la forma que se manifiesta en este estado por el cañón de a 12 es giratorio, de modo que a más del fuego que hace por la proa lo hace por el costado, y hasta que no lastime el obenque proel de la mayor para desde cuyo punto sirven los otros dos cañones que se manifiestan. Esta determinación de alterar la artillería ha sido con la aprobación del excelentísimo señor virrey. La goleta Mercedes cuando está Armada los dos obuses de a 24 los lleva en batería y le sirven bien.
6ª La balandra San José por inutilidad, está puesta en venta con aprobación del excelentísimo señor virrey. Por la presente guerra está en bahía sirviendo de almacén de pólvora, con objeto de estar pronta para los guardacostas y cañoneras. Dicha balandra no tiene arboladura, aparejo, ni velamen porque todo se ha consumido en el servicio de los otros buques guardacostas.
7ª Hay seis lanchas cañoneras de la plaza entregadas a la Marina, y en la actualidad armadas, y sirven para convoyes de Lorica, se tripulan con la gente de los guardacostas, pero fijo tienen el patrón, el proel, y condestable cuando se puede. Dos de estas lanchas están en Santa Marta según orden del excelentísimo señor virrey por lo que se dotaron de oficiales y gente: y por la falta de los guardacostas Mercedes y Carmen, se han tripulado de oficiales, y gente otras de las que hay en este puerto.
8ª Hay una bombardera que se ha construido igual a las de España, y para el servicio de las anteriores, monta dos cañones de a 24. Por no ser necesario en el día el mortero la cual está al mando del alférez de fragata don José Carracedo.
9ª El bergantín Alerta de la división del capitán de navío don Joaquín Francisco Fidalgo en la comisión de los trabajos hidrográficos de estas costas, y debe regresar a Cádiz, pero no lo verifica por razón de la presente guerra y no exponen los trabajos efectuados. Está pronto para cuando pueda navegar.
Cartagena de Indias 28 de septiembre de 1807. Miguel Antonio de Irigoyen

83. AGM, Guardacostas, 1186. Listado de los oficiales, pilotos y cirujanos de la Real Armada del Apostadero, elaborado por don Miguel Antonio de Irigoyen. Cartagena de Indias, 28 de septiembre de 1807.

Relación de los oficiales de guerra, pilotos y cirujanos de la Real Armada que se hallan en este Apostadero de Cartagena de Indias de mi cargo con expresión de sus procedencias y destinos		
DE DONDE PROCEDEN	GRADUACIÓN NOMBRE DE LOS OFICIALES	DESTINO
El comandante de del Apostadero y los cinco oficiales incluidos en esta llave se hallan en este destino desde el 30 de junio de 1803 habiendo venido en la fragata Santa Sabina desde Cádiz con este objeto.	Teniente de navío don Vicente Varela	Comandante del Arsenal, ramo de ingenieros y subinspector de Almacenes.
	Teniente de fragata don Antonio Gastón	Comandante de la goleta Volador
	Teniente de fragata don Rafael Trillo	Comandante de la goleta Aragonesa
	Alférez de fragata don José Carracedo	Comandante de la bombardera
	Alférez de fragata don Joaquín Frías	Comandante de la Lancha N° 5 destinada en Santa Marta

Es de la división de los trabajos hidrográficos, y agregado al servicio del Apostadero por razón de la guerra.	Teniente de navío don Torcuato Piedrola	Oficial de ordenes e interino ayudante secretario
Llegó a este puerto en la urca Santa Polonia del de La Habana quedó en el Apostadero por fallecimiento del de igual clase don Manuel Fernández Arbina: Willamil fue a La Habana el año de 93 sobre el navío San Isidoro.	Teniente de navío don Fausto Willamil	Comandante de la goleta Nancy
Este oficial vino prisionero de Jamaica en 16 de mayo de 1805 procedente de la corbeta Urquijo y en 21 de diciembre quedó canjeado.	Teniente de fragata don Joaquín Soroa	Comandante de la goleta Postillón
Este oficial se presentó en este Apostadero en 14 del pasado junio del corriente año procedente del Departamento de Cádiz en calidad de prisionero para servir en el como tal consecuente con Real Orden de 21 de abril de 806 según consta del pasaporte del excelentísimo señor comandante general de dicho Departamento.	Teniente de fragata don Adrián Morquecho	Se halla destinado desde 1º del corriente de ayudante de la subinspección del almacén
Ídem en todo que el teniente de fragata don Joaquín Soroa.	Alférez de navío don José María Bustamante	Comandante de la Lancha nº 1
Vino en el bergantín Begoña que de la Coruña salió en mayo de 804 para el servicio de los guardacostas.	Alférez de fragata don Diego Quevedo	Comandante del Falucho Fogoso
Vino en la corbeta Morca en febrero de 803 que	Alférez de fragata don Pedro Caamaño	Comandante de la lancha nº 6

salió de La Coruña y quedó como el anterior.		destinada en Santa Marta.
Vino en la corveta Paula que salió de La Coruña en noviembre de 803 y quedó gravemente enfermo, y restablecido se le dio destino.	Alférez de fragata don Matías Aldao	Comandante de la cañonera nº 3
Es de la división de los trabajos hidrográficos, y agregado al Apostadero por razón de la guerra.	Alférez de fragata don Rafael del Castillo	Comandante de la cañonera nº 4
PILOTOS		
Vinieron de La Habana en septiembre de 1800 con destino al Apostadero por petición que hizo mi antecesor al excelentísimo señor don Juan de Araos.	2º don Rafael Hermoso	Enfermó en su casa
	2º don Manuel Yanes	Embarcado en la Volador
Vinieron de Cádiz en junio de 1803 sobre la fragata Santa Sabina para la división del señor don Joaquín Fidalgo; pero no siendo útiles para el cuyo dibujo los pasó al Apostadero.	2º don Francisco de Anaya	Prisionero de guerra.
	2º don Manuel Álvarez	Prisionero de guerra.
Que remitido por los enemigos el 22 de julio de 806 por haber apresado el bergantín El Ch sobre Sabanilla con la goleta correo la Cecilia, y después fue canjeado.	2º don Leandro Ibáñez	Con encargo de La Nancy.
Vino de Cádiz de capitán en la fragata mercante la Cartagenera con licencia del excelentísimo señor don Juan Moreno, por la guerra no navega y quedo en el Apostadero.	2º don José Fragas	Con el de la Aragonesa.
Vino como lo anterior es de la división hidrográfica, y en día agregado al Apostadero por hallarse prisioneros	2º don Manuel Arnau con el de la Postillón	

los dos anteriores.		
CIRUJANOS		
Vino en la Sabina con destino de médico cirujano del Apostadero para todas las funciones de su profesión, está en el destino desde el 30 de junio de 803.	1º profesor de la Armada don Antonio Muñoz	Médico cirujano del Apostadero.
Vino en febrero de 1796 y aunque achacoso sigue navegando.	1º profesor de la Armada don Francisco Dalman	Embarcado en la Aragonesa.
Ídem en todo que el teniente de fragata don Joaquín Lorva.	2º profesor de la Armada don Manuel Moya	En la Postillón.
Vino con real orden de 1º de mayo de 803 para servir en estos guardacostas.	2º profesor particular don Agustín Tenreiro	En la Volador.
Cartagena 28 de septiembre de 1807. Miguel Antonio de Irigoyen		

84. AGM, Guardacostas, 1186. Borrador para Manuel Godoy. Informa sobre el estado de las fuerzas navales que se hallan en Cartagena de Indias. Aranjuez, 29 de febrero de 1808.

Serenísimo Señor:

El comandante del Apostadero de Cartagena de Indias en carta de 28 de septiembre último ° 5 me incluye el estado de fuerzas, oficiales de guerra y mayores, destinos en que se hallan y su procedencia que elevo a la consideración de V A S por las particularidades que contiene según he creído de mí obligación.

Las fuerzas son las siguientes: goleta Mercedes armada con 12 cañones de a 8, 4 de a 4 y dos obuses de a 24: Ídem llamada Nancy con un cañón de a 12 y dos de a 6: Ídem Volador, con uno de a 12 y dos de a 8: Ídem Postillón, con el mismo armamento: Ídem San Antonio, o la Aragonesa con uno de a 12 y dos de a 6: falucho cañonero el Fogoso, con un cañón de a 12 y dos obuses de a 4: cañoneras concepción, y Micomicona, con el propio armamento; y la goleta Flecha, con un cañón

de a 6. Nota particularmente que las guarniciones de estos buques no son las de reglamento por falta de tropa de Marina y escasez de ella en la plaza, y que por lo tocante a la artillería, se completó el número con las milicias pardas de este puerto: que la balandra San José por su inutilidad está en venta con aprobación del señor virrey, sirviendo de almacén de pólvora en la presente guerra que seis cañoneras de la plaza están armadas y entregadas a la Marina para escolta de los convoyes de Lorica, tripulándose, cuando es menester, con gente de los guardacostas, de las cuales dos por orden del señor virrey están en Santa Marta con oficiales y gente del Apostadero, habiéndose armado otras varias lanchas de aquel puerto para suplir la falta de los guardacostas Mercedes y Carmen anteriormente apresados que además se construyó una bombardera como las de España, habiéndole montado dos cañones de a 24, por no ser necesario el mortero en el día y finalmente advierte que se halla allí para regresar a Cádiz el bergantín Alerta de la división del capitán de navío don Joaquín Fidalgo, comisionado en los trabajos hidrográficos de aquellas costas, sin emprender el viaje por no exponer a los accidentes de la guerra el fruto de estas tareas; pero está pronto para el primer momento. Existen en el Apostadero además del comandante 3 tenientes de navío, 4 de fragata, 2 alférez de navío y 5 de fragata: 7 segundos pilotos y 3 cirujanos de la Armada y uno particular.

Dios. Aranjuez, 29 de febrero de 1808.

Ilustrísimo Señor Príncipe Generalísimo Almirante

85. AGM, Cuerpo General de Oficiales, 620/600. Borrador de los excelentísimos señores Moreno, Tejada y Borja para don Francisco Uriarte. Informan sobre el proceso contra el teniente de fragata don Vicente de Lago y el alférez de navío don Bartolomé Bozo por el apresamiento de dos goletas. Madrid, 29 de marzo de 1808.

Por disposición del comandante del Apostadero de Marina de Cartagena de Indias se formó proceso con arreglo a ordenanzas contra el teniente de fragata don Vicente de Lago y el Alférez de navío don

Bartolomé Bozo por el apresamiento de las goletas del rey Postillón y Carmen de su respectivo mando. Pasada la causa y estos oficiales a La Habana fueron juzgados en Consejo de Guerra, el cual pronunció la sentencia de que se les amonestase por no haber llenado sus obligaciones tanto en la parte militar como marinera, no debiéndoseles por lo mismo confiar mando de otro bajel ínterin no acrediten más inteligencia y conocimientos.

Con real orden de 15 de enero último se me pasó dicho proceso para que oyendo al mayor general de la Armada, precedido mi examen en la materia, expusiese a su majestad lo que me pareciese para su soberana decisión. En consecuencia manifesté al rey que la sentencia pronunciada por el Consejo de Guerra en La Habana era justa, pero que en el suceso del apresamiento de aquellos buques se concilió de tal manera el defecto de conocimientos facultativos y marineros y escasez de práctica marinera que estos precisamente influyó a que ganada por el enemigo la ventaja para batir, y con la esperanza de salvar aun así Lago y Boso sus buques se rindiesen sin hacer defensa alguna, en la cual, ya en semejante situación habrían sido inútiles todos los esfuerzos contra fuerzas tan excesiva y desproporcionadamente superiores: deduciéndose de todo que la imprevisión, poca experiencia y muy cortos conocimientos facultativos, les puso en el caso de poner en duda su pundonor que yo no entendía menoscabado en este lance.

Conformándose su majestad con mi dictamen se ha servido aprobar la sentencia impuesta, según la real orden que con fecha de antes de ayer me comunica el señor secretario de Estado y del Despacho de Marina, con que me remite el mencionado proceso para los fines de ordenanza: y para los demás correspondientes y aprobados que ella previene instruyo a vuestra excelencia de lo resuelto y aprobado por su majestad para gobierno de vuestra excelencia y notoriedad en ese Departamento de su cargo.

86. AGM, Expediciones, 43. Estado de revista de los oficiales del Apostadero, elaborado por Diego Marz de Ibernón. Cartagena de Indias, 16 de junio de 1808.

Estado de revista de los oficiales de guerra y mayores de éste Apostadero por el que constan existentes en los destinos que a cada uno se manifiestan en el día de la fecha		
Plana mayor		
1	Capitán de navío don Joaquín Francisco Fidalgo	Comandante de la división de bergantines
2	Capitán de navío don Miguel Antonio de Irigoyen	Comandante general del Apostadero
3	Capitán de fragata don Manuel del Castillo y Armenta	Comandante del bergantín Alerta
4	Capitán de fragata don Fernando Noguera	Embarcado en el bergantín Alerta
5	Teniente de navío don Sebastián Páez de la Cadena	De la dotación del bergantín Alerta
6	Teniente de navío don Vicente Varela	Comandante del Arsenal y encargado de la subinspección de almacenes
7	Teniente de navío don Torcuato Piedrola	De la dotación del bergantín Alerta agregado a guardacostas y encargado de la Mayoría
8	Teniente de navío don Manuel Berroeta	De la dotación del mismo bergantín Alerta y encargado de la Capitanía del Puerto y de la Comandancia de Matrículas
9	Oficial 1º graduado del Ministerio don Diego Marz de Ybernón	Ministro principal del Apostadero
10	Teniente de fragata don Rafael de Trillo	Comandante de la goleta Aragonesa
11	Teniente de fragata don Antonio Gastón	Comandante de la goleta Volador
12	Teniente de fragata don Adrián Morquecho	Ayudante de la subinspección de almacenes
13	Teniente de fragata don Joaquín Soria	Comandante de la Postillón
14	Teniente de fragata don Vicente Lago	Ayudante de la comandancia general y Arsenal
15	Alférez de navío don Rafael Santibáñez	De la dotación del bergantín Alerta
16	Alférez de navío don Diego Quevedo	Comandante del falucho Fogoso

17	Alférez de navío don Bartolomé Rozo	Agregado a la Comandancia
18	Alférez de fragata don José Carracedo	Comandante de la bombardera nº 1
19	Alférez de fragata don Pedro Caamaño	Comandante de la lancha nº 3
20	Alférez de fragata don Joaquín de Frías	Comandante de la lancha nº 4
21	Alférez de fragata don Matías Aldao	Comandante de la lancha nº 1
22	Alférez de fragata don Manuel de los Ríos	Agregado a la Comandancia
23	Alférez de fragata don Rafael del Castillo	De la dotación del bergantín Alerta agregado a los guardacostas y embarcado en la goleta Volador
Oficiales del Ministerio		
1	Oficial 2º don José Miguel de Rada	Contador del bergantín Alerta
2	Oficial 3º don Tomás de Aranguren	Contador del Astillero
3	Oficial 3º graduado don Rafael de Somoyar	Interventor de almacenes
4	Oficial 3º graduado don Andrés de Faz y Angel	Guardalmacén general e interventor de víveres
5	Meritorio don Mates José Núñez	Contador de la Postillón
Particulares agregados al Ministerio		
1	Juan de Pasco	Agregado al Ministerio
2	Don Juan Ibáñez	Contador de la Aragonesa
3	Don José Mangones	Guardalmacen de maderas y excluido
4	Don Andrés de Mendoza	Contador del depósito y buques menores
5	Don Henrique Somoyar	Contador de la Volador
6	Don José María Porras	Escribiente del Ministerio
7	Don Luis de Rivera Carrasquilla	Escribiente del Ministerio
8	Don Blas González	Escribiente del Ministerio
9	Don José Angel Zubiría	Escribiente del Ministerio
10	Don José Vicente Paniza	Archivero
Capellanes		
1	De número doctor don Juan Sastre	Del Bergantín Alerta
2	Provisional don Narciso José de Lores	De la goleta Postillón
3	Provisional don José Vicente Llorca	Del Arsenal

4	Provisional don José María Chirinos	De la Volador
5	Provisional doctor don Francisco Manfredo	De la Aragonesa
Cirujanos		
1	1º profesor don Francisco Dalman	En el depósito
2	1º profesor don Francisco Ballecillo	Del bergantín Alerta
3	1º profesor don Antonio Muñoz	Del Apostadero
4	2º profesor don Manuel Moya	De la Postillón
5	2º habilitado don Agustín Tenreiro	De la Volador
6	2º habilitado don Francisco Centeno	De la Aragonesa
Pilotos		
1	1º de número don Sebastián Damiano	Del bergantín Alerta
2	2º de número don Manuel Yáñez	De la goleta Volador
3	2º de número don José de Fraga	De la Aragonesa
4	2º de número don Leandro Ibáñez	En el depósito
5	2º de número don Manuel Arnaut	De la Postillón
6	2º de número don Rafael Hermoso	Encargado de la vigía de La Popa
7	2º de número don Manuel Álvarez Eulate	En el depósito
8	2º de número don Francisco Anaya	En el depósito
9	2º de número don Rafael Toro	Del bergantín Alerta
10	3º particular don Vicente Marcilla	En el depósito
Juzgado de Matrícula		
1	Doctor don Nicolás Zuviria	Auditor de Marina y Matrícula
2	Don Nicolás Durango	Escribano de Marina y Matrícula
3	Don Antonio Echagaray	Escribiente del Despacho
Ayudante de los partidos		
1	El primer piloto graduado de alférez de fragata don José Miranda	De Bocachica
2	Don Diego Bellojin	De Lorica
3	Don Nicolás María García	De Tolú
Cartagena de Indias, 16 de junio de 1808.		

Diego Marz de Ibernnon

87. AGM, Expediciones, 43. Estado de revista de los oficiales del Apostadero comisionados a Santa Marta. Cartagena de Indias, 29 de junio de 1808.

Estado de revista de los oficiales de guerra y mayores de este Apostadero que se hallan en el puerto de Santa Marta		
1	Teniente de navío don Fausto Willamil	Comandante de la lancha de fuerza nº 5
2	Alférez de navío don José María Bustamante	Comandante de la lancha de fuerza nº 6
3	Contador provincial don José Gloria	Encargado de la cuenta y razón de dicha lancha
Cartagena de Indias, a 29 de junio de 1808. Diego Marz de Ibernnon		

88. AGM, Pilotos, 3389/37. Diversos certificados de recomendaciones concedidas al piloto don Miguel Andrés Patiño para que las emplee donde y cuando le parezca oportuno. Cartagena de Indias, 4 de julio de 1809.

Nº 1. Don Pedro de Leyva capitán de fragata de la Real Armada, y comandante de la nombrada Santa Rosa. Certifico que don Miguel Andrés Patiño, y Figueroa, meritorio de la Real Academia del Cuerpo de Pilotos, ha navegado bajo mis órdenes desde el día veinte y uno de diciembre del año pasado hasta el día de la fecha en cuyo tiempo ha desempeñado con toda exactitud su obligación y estando bien cerciorado de que dicho meritorio es sujeto exento de vicios, dotado de una buena, capaz y aplicado a el arte de pilotaje, que profesa le doy la presente para que pueda acreditar lo referido donde le convenga. A bordo de la expresada fragata en la bahía de Cádiz a treinta de marzo de mil setecientos ochenta y tres. Pedro de Layva.

Nº 2. Don Joaquín Manso primer piloto de la Real Armada de su majestad y uno de los del número de ella. Certifico que don Miguel Andrés Patiño y Figueroa, meritorio de la Real Academia del cuerpo de

Pilotos del Departamento del Ferrol ha navegado conmigo, y hecho varias salidas a la mar en cuyo tiempo se ha portado con toda exactitud, y esmero en el desempeño de su obligación y constándome ser sujeto exento de vicios, dotado de una buena conducta, capas, aplicado, he instruido lo suficiente en el arte de pilotaje que profesa, le doy la presente para que pueda acreditar las prendas que le adornan donde le convenga: dada en la Graña a siete de octubre del año de mil setecientos ochenta y tres. Joaquín Manso.

Nº 3. Habiendo nombrado a don Miguel Andrés Patiño y Figueroa para capitán de la goleta Nuestra Señora de África con el sueldo mensual de cuarenta pesos lo aviso a vuestra merced para que inmediatamente lo posiciones del mando de dicho buque con las formalidades acostumbradas según Ordenanzas. Dios guarde a vuestra merced muchos años. Cartagena catorce de diciembre de mil setecientos ochenta y cinco. Antonio Arzobispo virrey de Santa Fe. Señor don Luis Arguedas.

Nº 4. Don Luis Arguedas caballero del Hábito de Santiago, capitán de fragata de la Real Armada, comandante de la Marina, y guardacostas de Tierra Firme. Certifico que don Miguel Andrés Patiño y Figueroa, meritorio de la Escuela de Navegación del Departamento del Ferrol, actualmente empleado por el excelentísimo señor virrey de Santa Fe en el mando de una de las embarcaciones guardacostas de este puerto; ha solicitado con repetidas instancias se le examine en la facultad de Piloto de altura que profesa, en cuya atención dispuse se efectuase el examen con mi asistencia, y la del primer piloto graduado de alférez de fragata de la Real Armada don Fabián Abances, y habiendo verificado con la debida formalidad hallamos al interesado impuesto a fondo, no solo en las sencillas operaciones y reglas de la navegación, uso de sus instrumentos y obligaciones de un piloto, sino también en los más delicados y difíciles problemas de cálculos astronómicos, y proposición matemáticas pertenecientes al pilotaje; sin omitir en la práctica los más principales puntos de la maniobra construcción de planos, rectificación de

instrumentos y precauciones de derrotas, asistiéndole igualmente un perfecto conocimiento en el manejo de los relojes marinos para determinar por medio de la uniformidad de su movimiento las longitudes de los lugares, y averiguar otras útiles particularidades que facilita al inteligente aplicado la exactitud de este tan apreciable instrumento y en atención a que dicho don Miguel Patiño puede contarse en el número de los sobresalientes en la facultad náutica por la inteligencia que tiene en los diferentes ramos que abraza este arte, y perfeccionan al piloto experto, y curioso, sin que en su conducta tengamos la más leve nota en que reparar por tener bien acreditada su opinión, y hombría de bien. Unánimes don Fabián Avances, y yo le concedemos la aprobación que solicita, y a que le hace acreedor su habilidad, y mérito para que pueda navegar en estos guardacostas con preferencia a otros que no haga constar igual suficiencia, y conducta: todo lo que podrá acreditar cuando, y donde le convenga por medio de esta, dada por duplicado en la comandancia de Marina de Cartagena de Indias a veinticinco de junio de mil setecientos ochenta y siete. Luis Arguedas. Fabián Abances. Hay un sello.

Nº 5. Antonio Caballero y Góngora por la gracia de Dios, y de la Santa Sede Apostólica Arzobispo de la Santa Iglesia metropolitana de la ciudad de Santa Fe de Bogotá, del Consejo de su majestad, caballero gran cruz de la real distinguida orden española de Carlos III, virrey gobernador, y capitán general del Nuevo Reino de Granada, y sus provincias adyacentes, presidente de la Real Audiencia pretorial y chancillería de él y superintendente de todos los Tribunales de Real Hacienda, y de la renta de correos en el distrito de este virreinato etcétera. Por cuanto necesitándose la mayor instrucción aplicación y celo en la náutica, y siendo preciso que los de esta profesión tengan las correspondientes circunstancias, e inteligencia para su desempeño, como asunto de tanta consideración; concurriendo estas en don Miguel Andrés Patiño, y Figueroa he venido en nombrarle de primer piloto de cualesquiera de los buques guardacostas de mi jurisdicción para que sirva a su majestad en calidad de tal, atendiendo a

los buenos informes, que de él me ha dado el comandante de Marina de esta plaza don Luis Arguedas con el sueldo que pertenece a los de igual clase. Por tanto en nombre del rey nuestro señor y en uso de las facultades, y reales poderes que de su majestad tengo, y de las particulares reales ordenes que me son concedidas sobre el arreglo, y conservación de los buques guardacostas de este reino elijo, y nombro al referido don Miguel Andrés Patiño, y Figueroa por tal primer piloto de cualesquiera de dichos buques guardacostas con todas las facultades que corresponden a este empleo, y que están declaradas por las reales instrucciones pertenecientes a este ramo: y mando al primer comandante de los predichos bajeles, capitanes, contadores, y a todos aquellos a quienes toque esta noticia como dependientes de este ramo, lo hayan y tengan por tal, guardándole, y haciéndole guardar todos los privilegios, y excepciones que le competen por dicho empleo, y se le abone su sueldo por las Reales Cajas que corresponda, a cuyo fin se tomará razón de este título en las oficinas acostumbradas. Para todo lo cual le expido el presente firmado de mi mano, sellado con el de mis armas, y refrendado del infrascripto secretario de Cámara, y del virreinato por su majestad en Cartagena de Indias veintiséis de noviembre de mil setecientos ochenta y siete. Antonio arzobispo virrey de Santa Fe. Lenon Alonso. Hay un sello. Vuestra excelencia concede empleo de primer piloto de uno de los bajeles guardacostas a don Miguel Andrés Patiño, y Figueroa. Cartagena de Indias veintiséis de noviembre de mil setecientos ochenta y siete. En la contaduría principal de Marina, y bajeles guardacostas de Tierra Firme se tomará razón del nombramiento de la vuelta y notará lo correspondiente en el asiento del citado piloto. Murillo. En la contaduría principal de Marina de mi cargo se tomó razón, y notó la correspondiente en el asiento del citado piloto, que tiene formado en la lista de la balandra Santiago. Cartagena de Indias veintiséis de noviembre de mil setecientos ochenta y siete. Por enfermedad del señor contador principal del Manuel de Rosales. Agustín de Soto.

Nº 6. En vista del informe que vuestra merced me ha dado en veinte del corriente sobre la solicitud de don Miguel Andrés Patiño, y Figueroa le expido con esta fecha título de primer piloto de los buques guardacostas de este reino pero estando destinado dicho Patiño, para mandar una de las embarcaciones que se están habilitando para la costa de Mosquito se lo prevendrá vuestra merced de mi orden, y también que reconozca la balandra San Francisco de Paula, y goleta Victoria, y que de los dos escoja la de su mayor satisfacción para el efecto expresado, encargándole vuestra merced igualmente que corra con su habilitación para cuyo fin la pondrá vuestra merced desde luego a su cargo; lo que participo a vuestra merced para su puntual cumplimiento, y que acusándome el recibo de esta, me dé noticia del tiempo que conceptúa podrá tardarse en estar todo arreglado para la salida de las embarcaciones destinadas a la citada costa de Mosquito. Dios guarde a vuestra merced muchos años. Cartagena veintiséis de noviembre de mil setecientos ochenta y siete. Antonio arzobispo virrey de Santa Fe. Señor comandante interino de Marina de esta plaza. Es copia de original que para en la comandancia de mi cargo, y se le entrega al interesado a su pedimento por duplicado. Cartagena de Indias a veintisiete de noviembre de mil setecientos ochenta y siete. Fernando Murillo.

Nº 7. Don Francisco de Reina, y Sandoval oficial segundo de contaduría de Marina, y ministro principal de la escuadra guardacostas de Tierra Firme. Certifico que don Miguel Patiño, capitán que fue de la balandra Casilda y goleta Victoria ambos de su majestad ha presentado en el Ministerio de Marina de mi ejercicio las cuentas de víveres, y pertrechos de dicha balandra desde veintitrés de enero hasta ocho de abril de mil setecientos ochenta y nueve, y la de pertrechos de la citada goleta desde dieciocho de enero de mil setecientos noventa hasta veintidós de abril del mismo año y habiéndose procedido a su liquidación queda solvente con la Real Hacienda y para que lo haga constar donde le convenga doy la presente en Cartagena de Indias a primero de octubre de mil setecientos

noventa. Francisco Sandoval.

Nº 8. Don Fernando Torganes teniente de navío de la Real Armada y comandante de la balandra del rey Covadonga. Certifico que don Miguel Patiño primer piloto embarcado con el cargo en dicho buque sirve en las embarcaciones guardacostas de este puerto desde quince de diciembre de ochenta y cinco que según consta de su asiento fue nombrado capitán y piloto de una de dichas embarcaciones por el excelentísimo señor virrey del reino en cuyo destino ha subsistido hasta el veintidós de abril de noventa, que con motivo de haberse reducido los corsarios a menor número bajo el mando de oficiales de Marina continuó su mérito en la clase de primer piloto; y constándome haber desempeñado con el mayor acierto, y eficacia cuanto se le ha conferido, así en diferentes comisiones de que ha estado encargado durante obtuvo mando como en las funciones de la plaza de piloto que disfruta manifestando en ambos destinos puntual subordinación, cabal inteligencia en el arte que profesa con reunión de una conducta irreprochable, celo, hombría de bien y amor al real servicio; sin la más leve nota de vicio; doy a pedimento del interesado ente documento para comprobación de su relevante mérito. A bordo de la expresada balandra al ancla en el puerto de Cartagena de Indias a veintisiete de julio de mil setecientos noventa y seis. Fernando Torganes. U. B. Joaquín de Cañaveral.

Nº 9. Don Joaquín Francisco Fidalgo capitán de navío de la Real Marina, comandante de la división de bergantines destinados a la rectificación del Atlas Marítimo de esta América y de la escuadra guardacostas del Apostadero de Cartagena de Indias. Certifico, que don Miguel Patiño primer piloto particular actualmente encargado del mando de la goleta Nancy guardacostas de este Apostadero (que está agregada a la división de los bergantines de mi mando para los trabajos concernientes a ella) tiene contraído un particular, y acreditado antiguo mérito en dichos guardacostas, tanto en el tiempo que ha servido su plaza de primer piloto a las órdenes de varios oficiales de guerra, como durante el que ha estado

mandando; desempeñando todas las comisiones y destinos que se le han confiado con la mayor actividad, y acierto propios de su carácter, y buenos conocimientos, agregándose a los que tiene en la facultad que profesa los de una radicada práctica de esta parte de costa; circunstancias todas que recaen sobre los principales de acreditada conducta irreprehensible; celo, aplicación, valor militar, y amor constante al servicio de su majestad que todo es bien notorio y para que pueda hacer constar su recomendable servicio, y mérito cuando se convenga lo firmo en Cartagena de Indias a treinta de mayo de mil setecientos noventa y nueve. Joaquín Francisco Fidalgo.

Nº 10. Don Pedro de Quevedo, y Hoyos teniente de navío de la Marina Real y Comandante del Arsenal, y ramo de ingenieros del Apostadero de Cartagena de Indias. Certifico que en veintiséis de noviembre del año de mil setecientos noventa y seis me hice cargo del mando de la balandra de su majestad guardacostas del Apostadero de Cartagena de Indias, nombrada Nuestra Señora de Covadonga, que estaba al cuidado del primer piloto de guardacostas don Miguel Patiño, por fallecimiento de su comandante anterior el teniente de navío don Fernando Torganes, y dicho piloto ha continuado su servicio con el cargo a mis órdenes por espacio de treinta, y dos meses, en cuyo tiempo hizo conmigo repetidas salidas a la mar desempeñando con la mayor eficacia, celo y conocimiento no sólo las obligaciones de su plaza, sino también cuantas han ocurrido de la naturaleza de militares, por no haber a bordo más oficial de guerra que yo durante el citado tiempo en la que ha manifestado igualmente ciega obediencia, actividad, inteligencia, y valor, a cuyas recomendables circunstancias se agrega la de una conducta a todas luces bien sentada, y acreditada, y para que pueda hacer constar donde le convenga su distinguido mérito, servicio, honradez, y demás prendas que le han granjeado el aprecio, recomendación y confianza general en los asuntos del real servicio de todos los jefes, le doy la presente por lo que a mi toca en Cartagena de Indias a primero de junio de mil ochocientos y

tres. Pedro de Quevedo. U. B. Cosme de Carranza.

Nº 11. Don Juan Vivero teniente de navío de la Real Armada, y comandante del bergantín de su majestad nombrado San Pedro, alias el Cartagenero, guardacostas del Apostadero de Cartagena de Indias. Certifico que desde el año de mil setecientos ochenta y nueve que estoy sirviendo en dichos guardacostas, he conocido y tratado al primer piloto don Miguel Patiño empleado en ellos, ya con el mando de diferentes buques y comisiones y ha navegado de piloto de cargo: últimamente ha estado embarcado a mis órdenes, y ha hecho varias salidas a la mar en el expresado bergantín de mi mando con la habilitación de alférez de fragata que por su mérito, conocimiento y circunstancias le ha conferido el señor comandante en jefe de Marina del Apostadero don Cosme Carranza; y constándome que en todos destinos ha sido general su puntual desempeño, celo y eficacia, con que ha manifestado particular amor al real servicio, y que tiene bien acreditada su conducta, inteligencia, y valor militar, le doy la presente para los fines que le convengan. Cartagena de Indias a primero de febrero de mil ochocientos y tres. Juan de Vivero.

Nº 12 Don Cosme Carranza y Vivero, caballero profeso del orden de Santiago capitán de navío de la Real Armada, comandante en jefe de Marina, y buques guardacostas de este Apostadero y principal de correos marítimos, juez e inspector de matrícula, y montes de los partidos de su jurisdicción. Certifico que con motivo de haberme informado, cuando me entregué del mando de la Comandancia de este Apostadero de las circunstancias de los sujetos que servían en él con el importante objeto de emplear a cada uno en los destinos más adaptables a sus conocimientos a fin de lograr en todos un cabal desempeño en los respectivos encargos a que se les debía aplicar para el mejor servicio de su majestad me he cerciorado, así por informe de mi antecesor el capitán de navío don Joaquín Francisco Fidalgo, como por el general de todos los oficiales del Apostadero que el primer piloto de guardacostas don Miguel Patiño (que entonces se hallaba mandando la goleta Nancy) era apto para el

desempeño de cualquier destino, o comisión que se le confiriese tanto por su integridad, y conducta, como por el mucho conocimiento que tiene de estas costas, y ha adquirido con una constante aplicación en el dilatado tiempo que hace sirve en estos buques; y consecuente con estos informes, le hice el encargo de que sin perjuicio del servicio, en los ratos libres desocupados, formase con arreglo a sus conocimientos y prácticas, un plano de las costas que abraza el curso de este Apostadero, por carecer absolutamente la Comandancia de una cosa tan precisa, y efectivamente ha recopilado uno bastante bien arreglado, que comprende desde el Cabo de Chichivacoa hasta el Golfo del Darién inclusive; del que he remitido copia al Real Deposito Hidrográfico consecuente a real orden circular de primero de enero de mil ochocientos; sin que los diferentes destinos, y comisiones del real servicio en que sin intermisión ha estado empleado, le hayan permitido hasta la fecha concluir el resto de costa de sotavento que tiene principiado; y para crédito del mérito, que ha contraído este piloto durante el tiempo de mi comandancia expongo, que por el corto número de oficiales de guerra, que se hallaban en este Apostadero y las muchas atenciones que se han ofrecido en la última guerra para cubrir puestos de importancia con sujetos de actividad, inteligencia y valor militar he habilitado de alférez de fragata al expresado piloto nº 4 para que se mantuviere apostado a la boca del puerto en ocasión de estar bloqueado por dos fragatas de guerra enemigas; saliendo con dicha lancha, y otras tres bajo la dirección del teniente de navío, oficial de órdenes del Apostadero don Carlos de Arias a batir una de las mencionadas fragatas que había fondeado al abrigo de Barú en la costa del estero de Pasacaballos: en cuya función ha manifestado un activo, y cabal desempeño, que le hizo acreditarse la defensa de aquel interesante puesto, por ser tránsito de las canoas, que conducen víveres para abasto de la plaza, convoyándolas de ida, y vuelta hasta el Río Sinú; lo que ha practicado con acertadas precauciones sin extravío de ninguna defendiendo un convoy que conducía de treinta canoas de una goleta

enemiga que ha intentado interceptarlas, batiéndola, y ahuyentándola; y por haberse armado en este tiempo el bergantín Cartagenero al mando del teniente de navío don Juan Vivero, y subsistir la escasez de oficiales para cubrir las plazas de dotación de su reglamento he destinado a dicho piloto con la habilitación expresada al citado bergantín; pero haciéndose indispensable poner un sujeto de desempeño, y confianza en las cañoneras de Marina Concepción y Micomicona, guardacostas menores del Darién que hasta entonces habían estado al mando de oficiales de mar he nombrado al referido don Miguel Patiño, comandante de dichas cañoneras, para que navegaren unidas, y han hecho bajo sus órdenes un servicio activo tanto a corso custodiando la introducción de víveres de la costa, que frecuentemente era perseguida de enemigos, como convoyando buques interesados del comercio de esta plaza hasta las bocas del río Chocó conduciendo al regreso de sus comisiones maderas de construcción para el Real Arsenal, y otros útiles que se han necesitado, he invertido con ahorro del real erario; y también le he confiado la conducción de pliegos de importancia a Portobelo, donde se hallaban dos corsarios de este Apostadero que debían conducir caudales en ocasión que se ha presentado una fragata enemiga cruzando el puerto. Últimamente hallándose escasa de víveres la plaza fue comisionado entre s diferentes ocasiones por la Real Junta de Marina del Apostadero para que con las lanchas de su mando, y con caudal de Real Hacienda que se le ha confiado saliese a comprar víveres por las haciendas de la costa hasta el Sinú para repuesto del Almacén General de Marina: cuyas comisiones ha desempeñado, a satisfacción de la expresada junta; e igualmente a la mía todos los demás destinos mencionados, manifestando en todos ellos integridad, celo, acierto, desinterés, y amor al real servicio y por tanto para que pueda acreditar su mérito donde y cuando le convenga doy la presente en Cartagena de Indias a treinta de junio del año de mil ochocientos tres. Cosme Carranza.

Nº 13. Don Torcuato Piedrola teniente de navío de la Real Armada,

y comandante de la goleta Volador, guardacostas de este Apostadero certifico, que don Miguel Patiño, primer piloto provincial habilitado de alférez de fragata y capitán de la cañonera Concepción ha navegado a mis órdenes varias ocasiones desde el año de noventa y uno hasta la fecha en cuyo tiempo ha desempeñado con el mayor acierto, eficacia, y pureza cuanto se ha fiado a su cuidado, no sólo en lo que respecta a los conocimientos de su profesión, sino también al desempeño particular de comisiones y mérito, que le han confiado los jefes, y la Junta de Marina del Apostadero, sin haber jamás dado motivo a la más leve nota, y por convenirle acreditar el valor militar con que se ha portado en el combate que con la lancha de fuerza nº 4 de su mando, y más que asistieron se emprendió al sur de Barú con la fragata enemiga de cuarenta cañones la Meleager por dos ocasiones en un mismo día el dos de febrero del año de mil ochocientos; expongo que habiendo concurrido a esta función en la lancha de la goleta Paz en calidad de oficial de órdenes, se hizo Junta a la salida del Caño del Estero a que asistió dicho Patiño, para acordar el modo más ventajoso de marcha, y ataque de cuya resulta ha dispuesto el comandante de la expedición, que en razón de la mayor práctica de la costa que tenía el expresado piloto llevare la vanguardia en línea de marcha, y que en la de ataque general cubriese el ala derecha formando las demás cañoneras sobre su costado de babor; Así lo he verificado puntualmente siendo el primero que ha roto el fuego al enemigo; y abrazándose hasta tiro corto de metralla con el mayor ardor, constancia, y serenidad todas las demás cañoneras entraron en fuego a la misma distancia; ahuyentando al enemigo que precipitadamente picó sus cables y dio la vela con averías de consideración y pérdida de gente que le originó este ataque, y el que la mencionada fragata repitió a la vela, donde igualmente se ha portado con el debido acierto, ardor y viveza y respecto a no haber exigido del comandante de la expedición el teniente de navío don Carlos Rodríguez de Arias, documento circunstanciado de su desempeño en esta acción por la temprana muerte del expresado comandante de doy el

presente su pedimento según consta del borrador de parte original que se ha pasado a la Comandancia del Apostadero el cual para en mi poder: y a fin de que pueda acreditar sus recomendados méritos donde, y cuando le convenga lo firmo; en Cartagena de Indias a primero de septiembre de mil ochocientos tres. Torcuato Piedrola.

Nº 14. Quedo enterado por carta de vuestra señoría de treinta de junio último e instancia que la acompaña de las apreciables circunstancias, y distinguidos servicios del primer piloto provisional de este Apostadero don Miguel Patiño, a quien puede vuestra señoría advertir que tendré presente su mérito para atenderlo oportunamente en compensación con los demás de su clase. Dígalo a vuestra señoría en contestación rogando a Dios guarde a vuestra señoría muchos años. Madrid primero de septiembre de mil ochocientos tres. Frey Francisco Gil. Señor comandante del Apostadero de Marina de Cartagena de Indias. Es copia. Irigoyen.

Nº 15. El excelentísimo señor virrey del reino con fecha de nueve, y diecinueve de abril último me comunica lo siguiente: Con la carta de vuestra señoría de diez de marzo último nº 23 he recibido copia del parte que le ha dado el comandante de la cañonera concepción don Miguel Patiño sobre la indagación, que practicó del estado de los indios del Darién sus movimientos y modo de pensar con respecto hacia nosotros y habiéndose hecho este encargo a toda mi satisfacción se lo manifestará vuestra señoría así, para la suya al referido don Miguel Patiño. Dios guarde a vuestra señoría muchos años. Santa Fe, nueve de abril de mil ochocientos cuatro. Antonio Amar. Señor comandante de Marina de Cartagena.

Nº 16. Con la de vuestra señoría de veinte de marzo último he recibido el papel que de su orden ha formado el piloto de la Real Armada don Miguel Patiño, proponiendo varios arbitrios para atraer a nuestra amistad a los indios del Darién, y habiéndome parecido bien el plan, igualmente que fundados los reparos que vuestra señoría le ponen en cuyo supuesto puede desde luego ir ya verificando en los sucesivos viajes lo que

le parezca asequible bajo dicho pie, y para los efectos, que se les haya de conducir verá vuestra señoría hay alguna persona, que entre en la negociación, o nombrarla, para que la haga de cuenta de la Real Hacienda: que en cuanto a pólvora y Armas, les vaya dando esperanzas de que se les llevará para remplazo de los que pierdan o se inutilicen, y entre tanto, aquí veremos lo que se haya de hacer; pues aunque a mí me hacen fuerza las razones expuestas, se necesita meditación para abrazar un sistema nuevo, y contrario a nuestras leyes. Dios guarde a vuestra señoría muchos años. Santa Fe diecinueve de abril de mil ochocientos cuatro. Antonio Amar. Señor comandante de Marina de Cartagena. Lo que traslado a vuestra merced para su inteligencia y gobierno, y para que a su consecuencia forme vuestra merced una relación de los efectos propios para el uso de los indios dariénes con expresión de las cantidades que podrán embarcarse en cada buque según el expendio actual que puedan hacer. Dios guarde a vuestra merced muchos años. Cartagena de Indias, siete de junio de mil ochocientos cuatro. Miguel Antonio Irigoyen. Señor don Miguel Patiño.

Nº 17. Copia por el parte que me remite vuestra señoría con oficio de veinte de septiembre último; dado por el comandante de la cañonera concepción don Miguel Patiño; cuando enterado de las diligencias, que practicó con el fin de adquirir las noticias, que comunica, de los designios de los indios Dariénes de hostilizarnos, y vengar la muerte del capitán Lele; como también de los pasos que dio, con los indios amigos, para atajar cualesquiera intentona de los contrarios: todo lo que me ha parecido bien, y propio del juicio, y conocimiento del expresado Patiño, a quien por lo mismo convendría mantener en aquel crucero por todo el tiempo posible, o halo menos hasta que consiga tranquilizar a los indios, y hacerles olvidar semejante proyecto, a que tampoco será fácil se atrevan, mientras vean que Patiño no desampara aquella costa; y supuesta la necesidad, que representa de llevar un intérprete, o lenguaraz, para el mejor desempeño de la comisión puede vuestra señoría disponer que se busque en los parajes en que lo haya, y que lleve plaza en el buque que

vaya al corso de aquella costa.

Por lo de las que confiere la citada carta de vuestra señoría apruebo desde luego el gasto de la ración diaria suministrada al indio de Carneto, que se condujo a esa plaza en dicha cañonera, y si se considerase preciso gratificarle con algo más, para congratular a otros por su medio propondrá vuestra señoría lo que crea más conveniente acordando antes con el gobierno por lo que pueda importar. Dios guarde a vuestra señoría muchos años. Santa Fe diez de octubre de mil ochocientos cuatro. Antonio Amar. Señor Comandante de Cartagena. Es copia. Irigoyen.

Nº 18. Don Fernando María Noguera capitán de fragata de la Real Armada. Certifico que don Miguel Patiño primer piloto provisional encargado del mando de la goleta Nancy guardacostas del Apostadero de Cartagena de Indias ha navegado a mis órdenes en ocasión, que se hallaba dicha goleta, agregada a la división de bergantines para los trabajos hidrográficos concernientes a ella; en cuyo tiempo ha desempeñado el expresado, y constándome ser un sujeto de entendimiento despejado, con un conocimiento nada vulgar en la facultad de su profesión en la práctica de esta costa, y en otras materias de que se halla instruido; sin facultarle las precisas condiciones de honradez, buena conducta exacto desempeño en el cumplimiento de su obligación, puntual subordinación a los jefes, y más que deben adornar, a un buen servidor del rey, doy a su pedimento este certificado para que sirva de crédito al mérito que tiene contraído, cuando y donde le convenga. En Cartagena de Indias a diez y seis de mayo de mil ochocientos siete. Fernando María Noguera.

Nº 19 Don Manuel del Castillo y Armenta capitán de fragata de la Real Armada y comandante del bergantín Alerta destinado a la ratificación del Atlas Marítimo de esta América. Certifico que don Miguel Patiño primer piloto habilitado, y comandante de la goleta Nancy, que se halla agregado a la división de bergantines para dichos trabajos; ha navegado a mis órdenes en la costa del Darién de la que tiene un menudo conocimiento el expresado piloto, y asimismo de los naturales de ella

desempeñando con puntual acierto, y conocimiento cuanto se le ha mandado, sin exigir la gratificación que estaba señalada, a los que se ejercitaban en los mencionados trabajos, y constándome ser sujeto de una arreglada conducta, y que posee con ventaja los conocimientos necesarios a su profesión doy la presente para crédito de su buen servicio y conducta. En Cartagena de Indias a primero de junio de mil ochocientos siete. Manuel de Castillo y Armenta.

Nº 20. Habiendo dirigido a la superioridad del excelentísimo señor virrey del reino con el informe correspondiente el parte dado por vuestra merced a esta Comandancia de resultas de su último viaje a la costa del Darién: me contesta su excelencia con fecha de dieciséis de febrero próximo pasado lo siguiente. Enterado por el oficio de vuestra señoría de veinte de enero, y parte que acompaña del capitán de la cañonera concepción don Miguel Patiño, de resultas de su viaje a la costa del Darién, y trato con aquellos indios, me es muy apreciable el celo de este empleado, quien contrae mucho mérito en el modo de manejar este negociado; y en las útiles noticias, que procura adquirir, y comunica, para determinar en los casos, que ocurran; entretanto, y conformándome con las propuestas que hace para los empleos de jefes de aquellos pueblos acompaño a vuestra señoría los seis nombramientos correspondientes, para que en primera ocasión de remitan, y entreguen a los indios en cuyo favor se han expedido. Dios guarde a vuestra señoría muchos años. Santa Fe diez y seis de febrero de mil ochocientos cinco. Antonio Amar. Señor comandante de Marina de Cartagena. Y lo traslado a vuestra merced para su inteligencia y satisfacción. Dios guarde a vuestra merced muchos años. Cartagena cinco de marzo de mil ochocientos cinco. Miguel Antonio Irigoyen. Señor don Miguel Andrés Patiño.

Nº 21 Copia. Por las cartas de vuestra señoría de diez de febrero y veinte de marzo último nº 4 y 5 se ha enterado su majestad de la acción que ha sostenido el alferez de navío don Diego Quevedo con el Falucho cañonero de su mando, unido a la del segundo piloto don Manuel Yáñez, y

a la de don Miguel Patiño en la desembocadura del Sinú, logrando liberrar el convoy, y represar el Postillón apresado por la fragata enemiga, precisándola a abandonar a este al Carmen, y Concepción volándose el segundo y recuperando el tercer buque tomado en la acción, de cuyas resultas ha habido cuatro marineros muertos y varios heridos entre ellos don Miguel Patiño teniendo el gusto su majestad de que seguía bien de las tres heridas, que recibió tan gloriosamente, habiendo vuestra señoría dispuesto lo conveniente para que con arreglo al artículo 19 título 5 de la Ordenanza de Matrículas, disfruten las mujeres e hijos, y padres de los difuntos lo que les corresponde en este caso. Dios guarde a vuestra señoría muchos años. Madrid veinte y siete de julio de mil ochocientos siete. Frey Francisco Gil. Señor don Miguel Irigoyen. Como ayudante secretario que soy de la comandancia de Marina de este Apostadero certifico que la antecedente copia lo es a la letra de la real orden que existe en el archivo de dicha Comandancia a cuyo original me remito Cartagena y junio quince de mil ochocientos ocho. Torcuato Piedrola.

Es fiel copia de los documentos originales que comprende, que para efecto de su compulsa me ha manifestado don Miguel Patiño, a quien los devolví, y en su poder me remito con lo que corregí, y concerté este traslado, que hice sacar en estas ocho fojas para entregarle de su pedimento verbal; está legal, y en fe de ello la signo, y firmo en Cartagena de Indias a cuatro de julio de mil ochocientos y nueve años. Testado. Día. No ve entre rrengs. Antes. Emmdo. A. co. Sobre raya. Señor don Miguel. Todo ve.

Nicolás Durango

89. Definición de diversos tipos de embarcaciones que se hallan en: *Diccionario marítimo español, que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contienen tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas, Madrid, Imprenta Real, 1831.*

TIPOS DE EMBARCACIONES

Navío	Nombre propio ó peculiar que ha permanecido á las embarcaciones grandes ó que llegan á pasar de cierto porte, y mas particularmente á las de guerra que tienen á lo menos dos puentes ó dos baterías corridas por cada banda, llamándose en este caso navíos sencillos ó de dos andadas, asi como de tres puentes en el de constar de otros tantos ó de tres baterías. Tambien se dice navío de línea á cualquiera de los primeros, o que por aquellas circunstancias se considera propio para entrar en la formación de la línea de combate, y en general debe tener de sesenta cañones de grueso calibre para arriba. Asimismo suele ó ha solido haber navío de cuatro baterías, como el nombrado <i>Trinidad</i> , español, y es el que tiene corrida la batería del alcázar, pasamanos y castillo. (Págs. 380-381)
Fragata	Buque de cruz y de tres palos, menor que el navío, del cual se diferencia en esto y en que solo tiene un puente o batería corrida, que es la del combés. Las hay de guerra y mercantes, y en lo antiguo, segun Veit., se construian hasta de solas doscientas toneladas, o se denominaban asi ciertas embarcaciones de este porte. Los africanos llaman a este buque carabela. (Pág. 283)
Corbeta	Embarcación mas pequeña que la fragata, y en todo lo demas semejante á ella. (pág. 178)
Jabeque	Buque peculiar del Mediterráneo, que navega á vela y remo, y tiene tres palos dispuestos de un modo particular. En la Armada hubo hasta ahora poco jabeques de guerra que montaban hasta treinta y dos cañones, y gastaban aparejo de pocacra o pollacra, por cuya circunstancia se le daba el nombre de jabeque redondo; pues los comunes usan de velas latinas. (pág. 324)
Bergantín	Embarcación de dos palos, que son el mayor y el trinquete, con su bauprés; de velas cuadradas, con sus correspondientes estais, foques, etcétera, y por vela mayor gasta una gran cangreja; aunque algunos por aprovechar los vientos largos llevan ademas otra mayor redonda. Esta especie de nave ligera empezó á conocerse en el siglo XIV; y algunos la llaman ó se encuentran escrito bregantin. (pág. 92)
Paquebot o paquebote	Embarcacion semejante al bergantin, con la diferencia de no ser tan fina, y de llevar vela mayor redonda,

	como las fragatas, y mesana en lugar de cangreja, envergada en el esnon ó husillo. Por lo regular suele servir para correo; aunque en el dia se ven ya pocos ó ninguno entre nosotros. (Págs. 402-403)
Balandra	Embarcación pequeña de un solo palo. (Pág. 74)
Goleta	Embarcación fina y rasa, y como de cien pies de eslora á lo mas, con dos palos y velas cangrejas. Algunas llevan masteleros para largar gavias y juanetes en tiempos regulares, y otras suelen gastar un palito á popa, donde envergan otra cangreja ó mesanilla. (Pág. 298)
Pailebot	Voz tomada de la denominacion inglesa <i>pilot's boat</i> , que significa <i>bote del piloto ó del práctico</i> , y se apropia entre nosotros á una goleta pequeña sin gavias, muy rasa y fina. (Pág. 395)
Lugre	Buque pequeño, a veces entablado de tingladillo, de mucho calado á popa, con tres palos y velas tarquinas ó al tercio, sobre las cuales suele poner unas gavias volantes. Los hay de guerra que llevan de ocho á diez piezas de artillería. (pág. 344)
Balauz o balahú	Especie de goleta americana comun en las Antillas. (Pág. 73)
Escampavía	Segun algunos de los diccionarios consultados, es un barco latino, ó de otra clase, pero chico y velero, que suelen llevar en su conserva las embarcaciones guarda-costas ó los corsarios para que reconozca las calas de poco fondo, de cazas y haga descubiertas avanzadas. (Pág. 250)
Jábega	Segun los citados diccionarios, es una embarcación mas pequeña que el jabeque, aunque semejante á él en un todo, con la diferencia de ser mayor su manga á proporción de su eslora. Sirve ó se emplea en la pesca
Falucho	Embarcación pequeña, de un solo palo muy inclinado hacia proa, con vela latina. (pág. 272)
Barca	Nombre genérico de toda embarcacion pequeña destinada para pescar, cargar y traficar en las costas, puertos y rios. Asi es que las hay de varias especies ó hechuras y aparejos, y aun sin estos ó solo como bateas mas o menos grandes. En sus casos es tambien un equivalente de <i>batel</i> , <i>esquife</i> , <i>lancha</i> , <i>leño</i> , <i>barquichuelo</i> , etcétera. (Pág. 82)
Místico	Segun algunos de los diccionarios consultados, es una embarcación de dos palos y velas místicas envergadas en sus entenas. Usase mucho en el Mediterráneo; y los hay armados que sirven de guardacostas, y llevan de cuatro á seis cañones. (Pág. 370)

Lancha cañonera	La construida á propósito para llevar mortero, cañon ú obus, y sirve para batir las plazas y fortalezas marítimas del enemigo ó defender las propias contra las escuadras que las ataquen. Las cañoneras fueron inventadas y puestas en uso en España, y despues las han adoptado las demas naciones marítimas. (Pág. 330)
Bombarda	Embarcación de dos palos, que son el mayor y el de mesana, y con dos morteros colocados desde aquel hasta el lugar que había de ocupar el de trinquete, para bombardear las plazas marítimas ú otros puntos de tierra. Llámase tambien <i>bombardera</i> , segun alguno de los diccionarios que se han tenido á la vista. (Pág. 100)
Falúa	Bote grande, de veinte ó mas remos, con dos palos y carroza á popa, que sirve para el uso de los generales y otras personas de carácter. Antiguamente se decia <i>faluca</i> . (Pág. 271)
Galeota	Galera menor, que consta de diez y seis ó veinte remos por banda, y solo un hombre en cada uno. (Pág. 288)
Guairo	Embarcacion chica que se usa en América para el tráfico de las grandes bahías y navegación costera. Tiene dos palos con velas guairas. (Pág. 304)
Esquife	Bote de dos proas ó de igual figura en proa que en popa, con cuatro ó seis remos de punta, que usaban las galeras, segun alguno de los diccionarios que se han tenido á la vista. (Pág. 261)
Bote	Embarcacion menor, aunque de varios tamaños, para el frecuente uso de la mayor ó principal. En lo antiguo se llamó <i>esquife</i> , <i>batel</i> etcétera. En los navíos se cuentan primero, segundo, tercero y hasta cuarto, y á veces aun quinto botes. También los hay para el servicio de los arsenales, de los puertos; para pescar, etcétera. En todos casos usan unos de remos pareles, y otros de remos de punta; y en cuanto á su hechura son ó no de <i>tejadillo</i> ó <i>tingladillo</i> etcétera.

90. AGI, Santa Fe, 1095. Borrador de don Máximo Dubouchet. Informa sobre las embarcaciones convenientes para combatir el contrabando en Tierra Firme. Sin lugar, ni fecha.

Excelentísimo señor:

En consecuencia de la orden de vuestra excelencia para que los

concurrentes en la junta que formó, en su casa, pusiesen por escrito su dictamen, para determinar que géneros de embarcaciones serían más conducentes a impedir el comercio ilícito en las costas de Tierra Firme, el mío es el siguiente.

Para determinar este punto es menester examinar a que géneros de embarcaciones se ha de dar la caza: que vientos reinan en esos parajes: que mar levanta; y que calas o puertos de abrigo tienen los intérlopes en la costa, y luego determinar con consideración a que nunca pueda suceder ningún lance afrentoso a las armas del rey, y en desdoro de la nación.

Los intérlopes en la costa de Cartagena hacen su comercio regularmente con balandras, y goletas, y de cuando en cuando se ofrece alguna fragata de porte de 30 a 36 cañones; en lo demás de la costa para el Sur, desde la isla Margarita hasta el Cabo de la Vela sólo con balandras, y goletas, estos dos últimos géneros de embarcaciones son las que principalmente hacen todo el daño en todas las costas de Tierra Firme, y así se debe poner todo el conato en espantarlas, y ahuyentarlas: ¿con que género de embarcaciones se podrá lograr? en mi parecer que sólo con jabeques; diré las razones: es el jabeque, sin duda alguna, sola la embarcación que anda más que las con que hacen el tráfico los extranjeros en la América sobre nuestras costas, de las cuales tienen tal satisfacción que asegurar su carga sobre la vela: para venir en conocimiento, si este género de embarcación se puede mantener en aquellos mares, sin parar la consideración en la experiencia que tenemos, en que han subsistido navegando en todas aquellas costas tantos años a, es menester examinar que vientos corren en esos parajes; y que mar levantan; los vientos generales que reinan en toda la costa son las brisas que don del Sur desde el Noroeste, hasta el Suroeste por algunos tiempos del año son fuertísimas, pero nunca de modo que se puedan calificar de temporales; la mar que levanta en las costas más al Sur es mar seguida, y por consiguiente poco peligrosa, porque el viento corre con la costa; desde Cabo de la Vela para el Oeste ia son las olas más repetidas, y levantadas ia porque en este paraje

son las brisas más fuertes, ia porque la costa que corre desde el Cabo Catocha hasta la entrada del Golfo de Nicaragua, que corre casi Norte Sur, se opone a su curso, y esta abrigada de muchas islas, y bajos fondos, no obstante no me parece sea esta razón suficiente para excluir los jabeques del corso de esta costa, donde lo pueden hacer con la misma comodidad que en el Mediterráneo por la frecuencia de puertos, y calas donde se pueden abrigar: los vemos operar en nuestras mares que son tan malas, y peores que aquellas, y en donde reinan vientos más fuertes, sin que esas dificultades les impida ejecutar cuanto les mandan: Los Angelinos van con sus jabeques al océano, y se mantienen al corso lejos de las costas, en donde es preciso experimenten mares gruesas, y vientos recios, no vemos que esos contratiempos les hallan hecho mudar de idea en tanto tiempo como a que ejercitan al corso tomándolos como precisas, e indispensables fatigas de todos los que tienen el ejercicio de la mar. Para que nuestros jabeques se mantengan en la América con menos costo, es mi parecer que sean solo del parte de 16 cañones del calibre de a 6 que sus antenas sean algo más cortas, y que para los tiempos que no les puedan llevar arriba tengan mucho menos cimbre las antenas, y estas disminuidas podrán aguantarlas arriba con vientos regulares cuando la mar no sea crecida y para cuando no se puedan servir de estas, con las Picholas podrán emprender cualquiera caza; no atribuyo a otra causa el haber los jabeques que se han destinado en la América roto tantas antenas, y por tanto desacreditándose para el corso de aquellos mares más que por falta de picholas se ha visto en la precisión de servirse de sus antenas mayores o a lo menos de la de proa en tiempos que había marejada crecida: con la artillería que digo siempre superan a la de la mayor balandra, porque aunque esta lleve igual número de cañones serán siempre de inferior calibre, no soy de parecer tampoco que se mude nada en su aparejo, pues, sin dificultad alguna, la vela latina es la que adapta mejor a su construcción para su mejor andar.

El sustituir balandras, u otra cualquiera género de embarcación de

botavara a los jabeques no lo apruebo, porque los intérlopes noticiosos que hay corsarios que guardan las costas solo vienen a ellas con embarcaciones muy veleras, son infinitas las que tienen de esa especie, y principalmente las que vienen interesadas, que son las que hacen e daño, son las más escogidas por veleras; las que se manden hacer para el corso como pueden salir de buena vela pueden no tener esencialísima calidad, y en este caso se verán traficar los extranjeros, sin poderlo estorbar, y en caso que salgan veleras nunca lo serán tanto como los jabeques la experiencia que tengo de 3 años de corso en la costa de Caracas me ha persuadido de esta verdad, y los holandeses de Curazao la habían comprendido también que se vieron obligados, a enviar al tráfico de la costa solo unas goletitas con poco interés cada una, pues el valor de la más rica no excedía de 400 pesos, de ese modo lograban hacer su comercio con poco riesgo, aunque con más costo: en la costa de Caracas por ser los vientos más benignos, y estar Curazao cerca de la costa podían tomar ese arbitrio, pero discurro no sea factible para la costa de Cartagena, por la dificultad de tener para el regreso que el avance de la costa, y navegar de bolina con brisas a veces fuertes: sus balandras vienen armadas en corso, y mercancía; y balandra, a balandra a ninguna temen, a más que riñen para defender su hacienda, y libertad. Estando los corsarios del Rey un paquebote y dos jabeques en la costa de Caracas tuvieron la osadía 4 balandras de salirlas a buscar para combatirlos, no tuvieron buen éxito porque éramos superiores: otro armamento hicieron de goletas contra goletas que había hecho venir la compañía, y lograron echarlas a pique, continuamente hechas bravatas a los corsarios de la compañía; siendo balandras nuestros corsarios, y las suyas de igual porte, quien asegurara que para tener su comercio libre no hagan un atentado de venirlas a atacar con fuerzas superiores? de lo cual puede redundar un descrédito grande a nuestras armas, y tener que tolerar una insolencia tan grande los jabeques nos ponen al abrigo o por su fuerza, y su andar de semejante afrentoso lance; y siendo de parte que propongo podrán introducirse en las calas y puertos donde ellos estén escondidos, y

apresarlos teniendo presente al tiempo de fabricarlos sean algo planudos para que pesquen menos agua, y aguanten más la vela.

Para intimidar a los extranjeros para que no vallan con fragata a la costa de Cartagena, hallo indispensable halla al corso en esa costa un navío de 60 cañones que sea velero; y para abrigar los jabeques en la costa de Caracas, siempre que su Majestad determine enviarlos, bastara un chambequín.

Estas son las razones más plausibles que encuentro que hacer presente a vuestra excelencia tocante los puntos que se sirvió proponer, y me parecen más conducentes al logro de disminuir el comercio ilícito en las costas de Tierra Firme, pues tengo por imposible el que se desarraigue tanto daño mientras los ingleses tengan a Jamaica y los holandeses a Curazao.

Don Máximo Dubouchet

FUENTES



DOCUMENTALES

Archivo General de Indias (Sevilla-España)

Contaduría: 1440.

Correos: 484A.

Cuba: 727 y 733^a

Estado: 14, 22, 52, 53, 68.

Indiferente: 1828, 1891.

MP-Panamá: 224.

Santa Fe: 199, 376, 384, 385, 394, 443, 444, 445, 446, 447, 455, 484, 541, 905, 906, 907, 909, 910, 945, 957, 960, 1015, 1092, 1094, 1095, 1095, 1096, 1096, 1102, 1103, 1104, 1107, 1107, 1109, 1111, 1120, 1160 y 1440.

Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán” (Viso del Marques-Ciudad Real-España)

Arsenales: 3845.

Cirujanos: 2898/42, 2898/107 y 2898/145.

Consignaciones: 7201, 7207, 7211 y 7212.

Corso y presas: 5215, 5216, 5217, 5220, 5221, 5222, 5222, 5224, 5226 y 5229.

Cuerpo eclesiástico: 3313, 3340/35, 3340/62 y 3361.

Cuerpo General de Oficiales: 620/125, 620/218, 620/237, 620/248, 620/249, 620/362, 620/367, 620/415, 620/475, 620/575, 620/575, 620/600, 620/737, 620/812, 620/824, 620/875, 620/934, 620/957, 620/979, 620/980, 620/987, 620/1207, 620/1209, 620/1210, 620/1219, 620/1176, 620/1142 y 620/1045.

Escuelas Náuticas: 1029.

Expedición: 7, 9, 11, 13, 20, 22, 26, 27, 28, 32, 33, 37, 40 y 43.

Guardacostas: 1178 y 1186.

Matrículas, 1944 y 1946.

Pilotos: 3328, 3329, 3389/2, 3389/17, 3389/32 y 3389/37.

Secretaría: 5144.

Archivo General de la Nación (Bogotá-Colombia)

Archivo Anexo I-Historia: 4.

Correos: 1.

Fincas: 1.

Milicias y Marina: 19, 50, 53, 30, 33, 35, 37, 47, 49, 53, 60, 62, 65, 120, y 134.

Negocios Exteriores: 2.

Virreyes: 1.

Archivo General de la Nación (Caracas-Venezuela)

“Ocupación de Trinidad 1797”.

Archivo General de Simancas (Valladolid-España)

Secretaría de Guerra: 6853, Expediente 8; 7061, Expediente 21; 7065, Expediente 48; 7066, Expediente 28; 7070, Expediente 7; 7073, Expediente 24; 7083, Expediente 6; 7085, Expediente 7; 7085, Expediente 8; 7085, Expediente 11; 7241, Expediente 31; 7245, Expediente 22; y 7247, Expediente 23.

British Library (Londres-Inglaterra)

King's Papers: 214 y 217.

BIBLIOGRÁFICAS

Abreu y Bertodano, Félix Joseph de, *Tratado jurídico-político, sobre pressas de mar, y calidades, que deben concurrir para hacerse legítimamente el corso*, Cádiz, Imprenta Real de la Marina, 1746.

Acevedo Latorre, Eduardo, *El río grande de la Magdalena*, Bogotá, Banco de la República, Biblioteca Luis Angel Arango, 1981.

Acevedo, Edberto Oscar, *Funcionamiento y quiebra del sistema virreinal: investigaciones*, Buenos Aires, Ciudad Argentina Ciencia y Cultura, 2004.

Achútegui Rodríguez, Juan José (coordinador), *La construcción naval y la navegación: I Simposio de Historia de las Técnicas*, Cantabria, Sociedad Española de Historia de las Ciencias y las Técnicas, 1996.

Acosta H., Julio, *Reseña histórica de la navegación por el río Magdalena o manual del navegante*, Barranquilla, Empresa Litográfica, 1945.

Acosta Rodríguez, Antonio, González Rodríguez, Adolfo, Vila Vilar, Enriqueta (Coordinadores), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y Las Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Fundación el Monte, 2004.

Adkins, Roy, *Trafalgar: biografía de una batalla*, Barcelona, Editorial Planeta, 2005.

Águeda Villar, Mercedes, *España y los Estados Unidos en la era de la independencia, 1763-1814*, Madrid, Sociedad Estatal para la Acción Cultural Exterior de España, 2007.

Aguilera Díaz, María, *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias*, Cartagena de Indias, Banco de la República, 2009.

Aizpurua Aguirre, Ramón, *Curazao y la costa de Caracas. Introducción al estudio del contrabando de la Provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana 1730-1780*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1993.

Albi, Julio, *El día de Trafalgar*, Barcelona, Seix Barral, 2005.

_____, *La defensa de las Indias (1764-1799)*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1987.

Alcázar, Cayetano, *Historia del correo en América (notas y documentos para su estudio)*, Madrid, Sociedad de Historia Hispano-Americana, 1920.

Alcedo, Antonio, *Diccionario geográfico de las Indias Occidentales o América*, Madrid, Atlas, 1967, IV t.

Alonso, María Mercedes y Flores Román, Milagros, *El Caribe en el siglo XVIII y el ataque británico a Puerto Rico en 1797*, Puerto Rico, Puertorriqueñas Editores, 1998.

Alvarado Morales, Manuel, *La ciudad de México ante la fundación de la Armada de Barlovento: historia de una encrucijada (1635-1643)*, México, Colegio de México, 1983.

Alzate Echeverri, Adriana María, *Suciedad y orden: reformas sanitarias borbónicas en la Nueva Granada 1760-1810*, Bogotá, Editorial Universidad del Rosario, 2007.

Amat y Junient, Manuel de, *Reglamento para el gobierno de la aduana de esta ciudad, y método de la recaudación, y administración de los reales derechos de Almojarifazgo, y Alcabala del Reino de Perú*, Lima, Imprenta de la calle de San Jacinto, 1773.

Amezaga Aresti, Vicente de, *Vicente Antonio de Icuza comandante de corsarios*, Caracas, Ediciones del cuatricentenario de Caracas, 1966.

Andrew, David (editor), *The Malaspina expedition 1789-1794: journal of the voyage by Alejandro Malaspina*, London-Madrid, The Hakluyt Society-The Museo Naval, 2001, III t.

Aranda Doncel, Juan, *Antonio Caballero y Góngora: Arzobispo de Santa Fe de Bogotá. Obispo de Córdoba*, Córdoba, Junta de Andalucía, 1989.

Araúz Monfante, Celestino Andrés, *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1984, II t.

Archivo General de Indias, *Fuentes para la demografía histórica de Nueva Granada*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1972.

Archivo General de la Nación de Colombia, *Documentos que hicieron un país*, Bogotá, Biblioteca Familiar de la Presidencia de la República, 1997.

Arciniega, Germán, Villalba Bustillo, Carlos y Llamazares, Vicente, *Cartagena de Indias*, Madrid, Agencia Española de Cooperación Internacional, Ediciones de Cultura Hispánica, 1990.

Arellano, Ignacio y Rice, Robin Ann, *Doctrina y diversión en la cultura española y novohispana*, Madrid, Iberoamericana-Frankfurt am Main, 2009.

Armillas Vicente, José A. y Corona Baratech, Carlos E., *La España de las reformas: hasta el final del reinado de Carlos IV*, Madrid, Ediciones Rialp. S. A., 1990.

Arnould, Ambroise Marie, *Sistema marítimo y político de los europeos en el siglo diez y ocho, fundado en sus tratados de paz, comercio y navegación*, Madrid, Imprenta de D. Miguel de Burgos, 1817.

Asamblea Nacional Constituyente Francesa, 1789. Los derechos del hombre, Bogotá, Fundación Editorial Epígrafe, 2003.

Astrain Gallart, Mikel, *Barberos, cirujanos y gente de mar: la sanidad naval y la profesión quirúrgica en la España ilustrada*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1996.

Aymes, Jean René, *La guerra de España contra la Revolución Francesa (1793-1795)*, Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, 1991.

_____, *Ilustración y revolución francesa en España*, Lleida, Milenio, 2005.

Bacardí, Alejandro de, *Nuevo Colón ó sea tratado del derecho militar de España y sus Indias*, Barcelona, Establecimiento Tipográfico del Sol, 1851, III t.

Baquero Montoya, Álvaro y Vidal Ortega, Antonino (compiladores), *La gobernación del Darién a finales del siglo XVIII: el informe de un funcionario ilustrado*, Barranquilla, Ediciones Uninorte, 2004.

Barbudo Duarte, Enrique, *Don José de Mazarredo Salazar Muñatones y Gortázar, teniente general de la Real Armada*, Madrid, Ediciones Fragata, 1945.

Barras de Aragón, Francisco de las, *Documentos referentes al canal de navegación construido en 1650 entre Cartagena de Indias y el río Magdalena: recolectados en el Archivo de Indias de Sevilla*, Madrid, Erudición ibero-ultramarina, 1931.

Batista, Juan, *La estrategia española en América durante el siglo de las luces*, Madrid, Editorial Mapfre, S. A., 1992.

Bécker, Jerónimo, *España e Inglaterra, sus relaciones políticas desde las paces de Utrecht*, Madrid, Editor Pérez y CIA, 1907.

Beerman, Eric, *El diario del proceso y encarcelamiento de Alejandro Malaspina, 1794-1803*, Madrid, Editorial Naval, 1992.

Belmonte Díaz, José, *Godoy: historia documentada de un expolio*, Bilbao, Beta III Milenio, 2004.

Bermúdez Plata, Cristóbal, *Narración de la defensa de Cartagena de Indias contra el ataque de los ingleses en 1741*, Sevilla, El Correo de Andalucía, 1912.

Berruezo, María Teresa, *La lucha de Hispanoamérica por su independencia en Inglaterra, 1800-1830*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1989.

Béthencourt Massieu, Antonio de, *Patiño en la política internacional de Felipe V*, Valladolid, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Valladolid, 1954.

Bibliografía de las fortificaciones españolas en América en la Edad Moderna, Madrid, Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, 1985.

Blanco, Enrique T., *Los tres ataques británicos a la ciudad de San Juan Bautista de Puerto Rico: Drake 1595, Clifford 1598, Abercromby 1797*, San Juan Bautista, Cantero Fernández, 1947.

Bonet de Sotillo, Dolores, *El tráfico ilegal en las colonias españolas*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1955.

Bonifacio, Claudio, *Galeones con tesoros: dónde están hundidos, qué llevaban*, Sevilla, Muñoz Moya Editores Extremeños, 2007.

Bonilla, Heraclio (Editor), *Indios, negros y mestizos en la independencia*, Bogotá, Editorial Planeta, 2010.

Booker, John, *Maritime quarantine: the British experience, c. 1650-1900*, Aldershot, Ashgate, 2007.

Borges, Analola, *Don Domingo de Monteverde y otros criollos oriundos de Canarias, en la revolución americana, 1813*, Madrid, Patronato de la Casa de Colón, 1967.

Borobio, Dionisio, *Sacramentos en general: Bautismo y Confirmación en la Escuela de Salamanca*. Francisco Vitoria, Melchor Cano, Salamanca, Publicaciones Universidad Pontificia, 2007.

Borrego Pla, María del Carmen, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1983.

_____, *Cartagena de Indias: La andadura de una vida bajo la colonia*, Bogotá, El Áncora Editores, 2010.

_____, *Maestres y Pilotos de la bahía gaditana en la carrera de Indias hasta 1700*, Córdoba, Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y Obra Social y Cultural de Cajasur, 1994.

Borreguero Beltrán, Cristina, *La Guerra de la Independencia en el mosaico peninsular (1808-1814)*, Burgos, Universidad de Burgos, 2010.

Bosch, Aurora, *Historia de Estados Unidos: 1776-1945*, Barcelona, Crítica, 2010.

Boussingault y Roulin, J. Acosta, *Viajes científicos a los Andes Ecuatoriales o colección de memorias sobre física, química e historia natural de la Nueva Granada, Ecuador y Venezuela*, París, Lasserre Editor, 1849.

Bown, Stephen R., *Escorbuto: cómo un médico, un navegante y un caballero resolvieron el misterio de la peste de las naos*, Barcelona, Juventud, 2005.

Bracho Palma, Jairo A., *La defensa naval en la Capitanía General de Venezuela (1783-1813)*, Caracas, Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, 2005.

Brennecke, Christiana, *¿De ejemplo a “mancha” de Europa?: la Guerra de la Independencia española y sus efectos sobre la imagen oficial de España durante el Congreso de Viena (1814-1815)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2010.

Brión, Davis, *El problema de la esclavitud en la cultura occidental*, Bogotá, El Áncora editores, 1987.

Broers, Michael, *El imperio napoleónico y la nueva cultura política europea*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2011.

Bruni Celli, Blas, *Bibliografía hipocrática*, Caracas, Ediciones del Rectorado de la Universidad Central de Venezuela, 1984.

Cabildo de Santafé de Bogotá. Cabeza del Nuevo Reino de Granada. 1538-1810, Bogotá, Publicaciones del Archivo Nacional de Colombia, 1957.

Cacua Prada, Antonio, *Antonio Nariño y Eugenio Espejo: dos adelantados de la libertad*, Guayaquil, Archivo Histórico de Guayas, 2000.

Calderón Quijano, José Antonio, *Biografía de las fortificaciones españolas en América en la Edad Moderna*, Madrid, Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, 1985.

_____, *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, Veracruz, Gobierno del Estado de Veracruz, 1984.

_____, *Las defensas indianas en la recopilación de 1680: precedentes y regulación legal*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1984.

_____, *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*, Madrid, Editorial Mapfre, 1996.

Calderón Rodríguez, Luis Antonio, *La Ilustración francesa y su influencia ideológica en Colombia*, Manizales, Universidad de Caldas, 2006.

Calderón, María Teresa y Thibaud, Clément, *La majestad de los pueblos en la Nueva Granada y Venezuela. 1780-1832*, Bogotá, Universidad Externado de Colombia-Taurus, Colección Bicentenario, 2010.

Calvo Stevenson, Haroldo, *Cartagena de Indias en la independencia*, Cartagena de Indias, Banco de la República, 2011.

Cambronero, Carlos, *José Bonaparte, el rey intruso: apuntes históricos referentes a su gobierno en España*, Madrid, Alderabán D. L., 1997

Campaña en los Pirineos a finales del siglo XVIII: guerra de España con la Revolución Francesa 1793-1795, Madrid, Servicio Histórico Militar, 1951, IV t.

Campos Díez, María Soledad, *El Real Tribunal del Protomedicato Castellano (siglos XIV-XIX)*, Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla La Mancha, 1999.

Cantillo, Alejandro del, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón. Desde el año de 1700 hasta el día*, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1843.

Carlan, José María, *Navíos en secuestro. La escuadra española del océano en Brest. (1799-1802)*, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1951.

Carlyle, Thomas, *Fuego y cenizas: la Revolución Francesa según Thomas Carlyle*, Barcelona, Editorial Ariel, 2011.

Carmichael, Gertrude, *The history of the west Indian Islands of Trinidad of Tobago: 1498-1900*, London, Alvin Redman, 1961.

Carnicer García, Carlos J., *Forcada: un espía español al servicio de Felipe II: la cruz de Borgoña*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2008.

Carpenter, Kenneth J., *The history of scurvy and vitamin C*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988.

Castillo Mathieu, Nicolás del, *Los gobernadores de Cartagena de Indias: (1504-1810)*, Bogotá, Academia Colombiana de Historia, 1998.

Castillo Meléndez, Francisco, *La defensa de la isla de Cuba en la segunda mitad del siglo XVII*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla, 1986.

Cayuela Fernández, José Gregorio y Gallego Palomares, José Ángel, *La Guerra de la independencia. Historia bélica, pueblo y nación en España (1808-1814)*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, 2008.

Cervera Pery, José Ramón, *La Marina de la Ilustración*, Madrid, Editorial San Martín, 1986.

César González, Julio, *Don Santiago Liniers, gobernador interino de los treinta pueblos de las misiones guaraníes y tapes: 1803-1804*, Buenos Aires, Peuser, S.A., 1946.

Céspedes del Castillo, Guillermo, *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1945.

Chávez, Thomas E., *España y la independencia de Estados Unidos*, Madrid, Santillana Ediciones, 2006.

Chust, Manuel (Editor), *Revoluciones y revolucionarios en el mundo hispano*, Castellón, Publicaciones de la Universidad Jaume I, 2000.

Ciscar, Francisco, *Cartilla de artillería de Marina para el uso de los guardias marinas*, Madrid, Imprenta Real, 1830.

_____, *Reflexiones sobre las máquinas y maniobras del uso de a bordo*, Madrid, Imprenta Real, 1791.

Clavijo y Clavijo, Salvador, *La trayectoria hospitalaria de la Armada española*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1944.

Colmenares, Germán, *Historia económica y social de Colombia*, Bogotá, Editorial Tercer Mundo, 1997.

_____, *La independencia: Ensayos de historia social*, Bogotá, Colcultura. Instituto Colombiano de Cultura, 1986.

_____, *Los esclavos en la Gobernación de Popayán: 1680-1780*, Tunja, Publicaciones del Magister en Historia, 1991.

Conte Lacave, Augusto, *En los días de Trafalgar*, Cádiz, Diputación de Cádiz, 2005.

Contreras Mas, Antonio, *La formación profesional de los cirujanos y barberos en Mallorca durante los siglos XIV-XV*, Barcelona, J. Uriach, 1992.

Cornelia Clauder, Anna, *American commerce as affected by the wars of the French Revolution and Napoleon, 1793-1812*, Philadelphia, Augustus M. Kelley Publishers, 1972.

Cornide Ferrant, Enrique, *La Revolución Francesa y sus consecuencias para España*, Santiago de Compostela, Fundación Caixa Galicia, 2003.

Costa Carballo, Carlos Manuel da, *La enseñanza de la medicina a finales del siglo XVIII en las instituciones docentes madrileñas ubicadas en el Hospital General de Madrid*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1992.

Cruz Barney, Óscar, *El régimen jurídico de los consulados de comercio indiano: 1784-1795*, México DF, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAN, 2001.

Cuenca Toribio, José Manuel, *La guerra de la independencia: Un conflicto decisivo (1808-1814)*, Madrid, Ediciones Encuentro S. A., 2008.

Cuevas P., Héctor E., *El azúcar se ahogó en la melaza: Quinientos años de azúcar*, Santo Domingo, Instituto Tecnológico de Santo Domingo, 1999.

Dauxion Lavaysse, Jean Joseph, *Viaje a las islas de Trinidad, Tobago, Margarita y diversas partes de Venezuela en la América meridional*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1967.

Derrotero de las islas Antillas y de las costas orientales de América, desde el Río de las Amazonas hasta el Cabo Hatteras. Parte primera que comprende las Antillas, con la isla Tobago, los bancos é islas de Bahama, los cayos de la Florida desde las Tortuguillas al Cabo Cañaveral, y las islas Bermudas, Madrid, Depósito Hidrográfico, 1890.

Díaz Díaz, Rafael Antonio, *Esclavitud, región y ciudad: el sistema esclavista urbano-regional en Santafé de Bogotá 1700-1750*, Bogotá, CEJA, 2001.

Díaz Piedrahita, Santiago y Mantilla R., Luis Carlos, *La terapéutica en el Nuevo Reino de Granada: un recetario franciscano del siglo XVIII*, Bogotá, Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, 2002.

Diego, Emilio de y Sánchez-Arcilla Bernal, José, *Diccionario de la Guerra de la Independencia*, Madrid, Actas, 2011, II t.

Donoso Anes, Rafael, *Una contribución a la historia de la contabilidad: análisis de las prácticas contables desarrolladas por la tesorería de la Casa de la Contratación de Las indias de Sevilla (1503-1717)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1996.

Ducoin, Jacques, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIII siècle: le cas de Nantes et son commerce colonial avec les iles d'Amerique*, Paris, Librairie de l'Inde Editeur, 1993, II t.

Dufour, Gérard, *Clero y sexto mandamiento: la confesión en la España del siglo XVIII*, Valladolid, Ámbito, 1996.

Dull, Jonathan R., *The french navy and american Independence. A study of arms and diplomacy, 1774-1787*, Princeton, University Princeton, 1975.

DuPont, Berthony, *Jean-Jacques Dessalines: itinéraire d'un révolutionnaire*, Paris, L'Harmattan, 2006.

Earle, Rebecca A., *Spain and the independence of Colombia: 1810-1825*, Exeter, University of Exeter Press, 2000.

Echard, Lorenzo, *Diccionario geographico*, Madrid, Imprenta de la Viuda de Peralta, 1747.

Edet Uya, Okon, *Historia de la esclavitud negra en las Américas y el Caribe*, Buenos Aires, Claridad, 1989.

Egido, Teófanos, *Carlos IV*, Madrid, Arlanza Ediciones, 2001.

Enríquez, Gabriel G., *Sir Francis Drake: villano en España, héroe en Inglaterra*, La Coruña, Librería Arenas, 2011.

Escrache, Joaquín, *Diccionario razonado de legislación y jurisprudencia*, París, Librería de Rosa, Bouret y Cia., 1851.

Esdaile, Charles, *Las guerras de Napoleón. Una historia internacional, 1803-1815*, Barcelona, Editorial Crítica, 2007.

España y América, un océano de negocios: quinto centenario de la Casa de la Contratación 1503-2003, Exposición celebrada en el Real Alcázar y Casa de la Provincia, Sevilla, del 11 de diciembre de 2003 al 29 de febrero de 2004, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003.

Estado General de la Armada, Madrid, Imprenta Real, 1799.

Estado General de la Real Armada, Madrid, Imprenta Real, 1808.

Estrada, Liniers de, *Santiago de Liniers el último virrey del Imperio*, Buenos Aires, Talleres Graficos Anglo-Argentinos, 1947.

Facundo Goñi, *Tratado de las relaciones internacionales de España*, Madrid, Establecimiento Tipográfico de don Ramón Rodríguez de Rivera, 1848.

Feliciano Ramos, Héctor R., *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México (1748-1778)*, Sevilla, Diputación Provincial, Servicio de Publicaciones, 1990.

Fernández de Bobadilla, Ignacio, *El almirante Blas de Lezo: la defensa de Cartagena de Indias*, Madrid, Fundación Cultura de la Milicia Universitaria, 2010.

Fernández Duro, Cesáreo, *Armada Española, desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, Museo Naval, 1973, t. IX.

Fernández Pérez, Paloma, *El rostro familiar de la metrópoli: redes de parentesco y lazos mercantiles en Cádiz, 1700-1812*, Madrid, Siglo XXI de España Editores, 1997.

Fernández, Asunción, *Documentos para la Historia de las profesiones sanitarias: el colegio de Médicos y Cirujanos de Zaragoza*, Zaragoza, Colegio Oficial de Médicos, 1996.

Fernández, Cesáreo, *Naufraios de la Armada Española. Relación histórica formada con presencia de los documentos oficiales que existen en el Archivo del Ministerio de Marina*, Madrid, Establecimiento tipográfico de Estrada, Díaz y López, 1867.

Ferrer Benimeli, José A., *El Conde de Aranda y el Frente Aragonés en la Guerra contra la Convención (1793-1795)*, Zaragoza, Facultad de Filosofía y Letras, 1965.

Fidalgo, Joaquín Francisco, *Notas de la expedición Fidalgo (1790-1805)*, Bogotá, Gobernación de Bolívar, Instituto Internacional de Estudios del Caribe, 1999.

Fisher, John R., Kuethe, Allan J., and McFarlane, Anthony, *Reform and insurrection in Bourbon New Granada and Peru*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1990.

Fremont-Barnes, Gregory, *The Royal Navy 1793-1815*, Midland House, Osprey Publishing, 2007.

Friede, Juan, *Descubrimiento del Nuevo Reino de Granada y fundación de Bogotá (1536-1539) según documentos del Archivo General de Indias, Sevilla (Relevaciones y rectificaciones)*, Bogotá, Imprenta del Banco de la República, 1960.

Friedeman, Nina de, *La saga del negro*, Bogotá, Universidad Javeriana, 1993.

Fuentes, Yvonne, *Mártires y anticristos: análisis bibliográfico sobre la Revolución francesa en España*, Madrid, Iberoamericana, 2006.

Fugier, André, *La Guerra de las Naranjas: (Luciano Bonaparte en Badajoz)*, Badajoz, Diputación de Badajoz, 2007.

Funes Monzote, Reinaldo, *De bosques a sabana. Azúcar, deforestación y medio ambiente en Cuba: 1492-1926*, México DF, Siglo XXI Editores, 2004.

Galán Ahumada, Domingo, *La Farmacia y la botánica en el Hospital Real de Marina de Cádiz*, Madrid, Editorial Naval, 1988.

Galera Gómez, Andrés, *Las corbetas del rey: el viaje alrededor del mundo de Alejandro Malaspina (1789-1794)*, Madrid, Fundación BBVA, 2010.

Galván, José Rojas, *Las milicias de Nueva Galicia: elite, indígenas y castas, los soldados del rey (1758-1810)*, México D. F., Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2009.

Garay Unibaso, Francisco, *Correos marítimos españoles*, Bilbao, Ediciones Mensajero, 1987, III t.

García Álvarez, Alejandro, *Gestión económica y arraigo social de los castellanos en Cuba*, Valladolid, Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Turismo, 2009.

García Hernán, Enrique, y Recio Morales, Óscar, *Extranjeros en el Ejército: militares irlandeses en la sociedad española, 1580-1818*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2007.

García Moreno, María Luisa y Eduardo, María Cristina, *La revolución de Haití en su bicentenario*, La Habana, Sociedad Cultural José Martí, 2004.

García Valdés, Carlos, *Los presos jóvenes (apuntes de la España del XIX y principios del XX)*, Madrid, Ministerio de Justicia, 1991.

García-Parreño, Jorge, *Las armas navales españolas*, Barcelona, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S. A., 1982.

Gardeta Sabater, Pilar, *Sebastián José López Ruíz (1741-1832) Sus escritos médicos y el ejercicio de la medicina en el Virreinato de Nueva Granada durante la segunda mitad del siglo XVIII*, Málaga, Servicio de Publicaciones e Intercambio Científico de la Universidad de Málaga, 1996.

Gardiner, Robert, *The campaign of Trafalgar: 1803-1805*, London, Mercury Books The National Maritime Museum, 2005.

Garnier, Jacques, *Austerlitz: 2 décembre 1805*, Paris, Fayard, 2005.

Garrido, Margarita y Ramírez Santos, Alberto, *Antonio Nariño*, Bogotá, Panamericana Editorial, 1999.

Garrido, María Teresa, *La creación del Virreinato de Nueva Granada*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1965.

Gavira Márquez, María Concepción, *Población indígena, sublevación y minería en Carangas: la Caja Real de Carangas y el mineral de*

Huantajaya, 1750-1804, Lima, Instituto Francés de Estudios Andinos, 2008.

Giraud, M. Charles, *The treaty of Utrecht*, London, James Ridgway Piccadilly, 1847.

Godoy, Manuel, *Memorias del príncipe de la Paz. Cuenta dada de su vida política*, Madrid, Imprenta de I. Sancha, 1836, IV t.

Goetz, Robert, *1805: Austerlitz. Napoleon and the destruction of the Trird Coalition*, London, Greenhill Books, 2005.

Gómez Bueno, Pedro, *Autoridad del Catecismo Romano sobre todos los demás Catecismos y opiniones de particulares autores en puntos de la doctrina cristiana declarada por el sumo pontífice el señor Clemente XIII en su Bula In Dominico Agro dirigida á todos los obispos de la iglesia católica: con un proemio historico acerca de dicho Catecismo, notas á la expresada Bula, y una noticia del origen del Manual Toledano inserto al ritual romano*, Cádiz, Casa de Misericordia, 1805.

Gómez Gutiérrez, Alberto, *Al Cabo de las Velas. Expediciones científicas en Colombia siglos XVIII, XIX y XX*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1998.

Gómez Hoyos, Rafael, *La independencia de Colombia*, Madrid, Mapfre, 1992.

Gómez Pérez, María del Carmen, *Pedro de Heredia y Cartagena de Indias*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1984.

Gómez Picón, Rafael, *Magdalena, río de Colombia: interpretación geográfica, histórica y social*, Santa Fe de Bogotá, Editorial Santafé, 1945.

Gómez y Gómez, Tomas, *Vida y obra de Don Antonio Caballero y Góngora*, Córdoba, Junta de Andalucía, 1989.

González González, Francisco José, *Instrumentos científicos del observatorio de San Fernando (siglos XVIII, XIX, y XX)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1995.

González-Arno Conde-Luque, Mariano, *Derrota y muerte de sir Francis Drake: A Coruña 1589-Portobelo 1596*, Galicia, Junta de Galicia, 1995.

González-Ripoll Navarro, María Dolores, *Trinidad: la otra llave de América. Descripción de la isla de Trinidad por Cosme de Crurruca y la*

Expedición del Atlas de la América Septentrional (1792-1810), Caracas, Departamentos de Asuntos Públicos de Lagoven, 1992.

González, Pedro María, *Tratado de las enfermedades de la gente de mar, en que se exponen sus causas, y los medios de precaverlas*, Madrid, Imprenta Real, 1805.

Granjel, Luis, *La medicina española del siglo XVIII*, Salamanca, Ediciones de la Universidad de Salamanca, 1979.

Gremio de Sastres, (Barcelona), *Manifestacion de los titulos que favorecen a los maestros sastres de la ciudad de Barcelona para ejercer simultaneamente los oficios de sastre, pallero, calsetero y ropavejero*, Barcelona, Imprenta de Maria Angela Martí viuda, 1756.

Grisanti, Ángel, *Los Ribas Herrera, tíos de Bolívar y primos de Monteverde*, Caracas, Tipografía Principios, 1961.

Groot, José Manuel, *Historia eclesiástica y civil de Nueva Granada escrita sobre documentos auténticos*, Bogotá, Imprenta y Estereotipia de Medardo Rivas, 1869, II t.

Groussac, Paul, *Santiago de Liniers, conde de Buenos Aires, 1753-1810*, Buenos Aires, Arnoldo Moen y Hno. Editores, 1907.

Guillén Tato, Julio F., *Historia marítima española. Lecciones para uso de los caballeros guardias marinas*, Madrid, Museo Naval de Madrid, 1961.

Guimerá Ravina, Agustín (editor), *El reformismo borbónico*, Madrid, Alianza Editorial, 1996.

Gutiérrez Azopardo, Ildefonso, *Los afroamericanos*, Bogotá, Editorial el Búho, 1996.

Heredia, José Félix, *Memorias del regente Heredia: (de las Reales Audiencias de Caracas y México) Divididas en cuatro épocas: Monteverde, Bolívar, Boves, Morillo*, Madrid, Editorial América, 1916.

Hermosilla Molina, Antonio, *Cien años de medicina sevillana: la Regia Sociedad de Medicina y demás ciencias, de Sevilla, en el siglo XVIII*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla, 1970.

Hernández Cardona, Francese Xavier y Rubio Campillo, Xavier, *Breve historia de la guerra moderna*, Madrid, Ediciones Nowtilus, 2010.

Hernández de Alba, Guillermo, *Archivo Nariño (1765-1823)*, Bogotá, Fundación de Francisco de Paula Santander, 1990. VI t.

_____, *Proceso contra don Antonio Nariño por la publicación clandestina de la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano*, Bogotá, Talleres Editoriales de la Imprenta Nacional de Colombia, 1980.

Hernández Gonzáles, Manuel, *Los canarios en la independencia de Venezuela*, Santa Cruz de Tenerife, Ediciones Idea, 2011.

Hernández Guerrero, Dolores, *La revolución haitiana y el fin de un sueño colonial (1791-1803)*, México DF., Universidad Autónoma de México, 1997.

Herrera Angel, Martha, *Poder local, población y ordenamiento territorial en la Nueva Granada: siglo XVIII*, Bogotá, Archivo General de la Nación, 1996.

Herrero Fernández-Quesada, María Dolores, *Fondos documentales de la Guerra de la Independencia en la Colección Blake del Archivo General Militar de Madrid*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2011.

Hevia Bolaño, Iván de, *Laberinto de comercio terrestre y naval, donde breve y compendiosamente se trata de la mercancía y contratación de tierra y mar, útil y provechoso para mercaderes, negociadores, navegantes y sus consulados, ministros de los juicios, profesores de derecho, u otras personas*, Madrid, Impresores Luis Sánchez, Madrid, 1619.

Hoyos, Francisco de, *Informe dado por el brigadier de la Real Armada D. Francisco de Hoyos sobre la vida militar, política y marinera del Excmo. Sr. D. Juan Joaquín Moreno, capitán general honorario de la Real Armada*, Madrid, Imprenta de la calle del Caballero de Gracia, 1849.

Ibáñez de Ibero, Carlos, *Historia de la Marina de Guerra española. Desde el siglo XIII hasta nuestros días*, Madrid, Espasa-Calpe, S. A., 1943.

Jalvo, Belén Marina, *El régimen disciplinario de los funcionarios públicos*, Valladolid, Editorial Lex Nova, 2006.

Jaramillo, Manuel José, *La aduana*, Bogotá, Editorial Cosmos, 1960.

Jiménez Codinach, Estela Guadalupe, *La Gran Bretaña y la independencia de México, 1808-1821*, D.F. México, Fondo de Cultura Económica, 1991.

Jones, Charles A., *El Reino Unido y América: inversiones e influencia económica*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992.

Jorge Juan y Antonio de Ulloa, *Noticias secretas de América, sobre el estado naval, militar, y político de los reinos del Perú y provincias de Quito, costas de Nueva Granada y Chile: gobierno y régimen particular de los pueblos de indios: cruel opresión y extorsiones de sus corregidores y curas: abusos escandalosos introducidos entre estos habitantes por los misioneros: causas de su origen y motivos de su continuación por el espacio de tres siglos*, Londres, Imprenta de R. Taylor, 1826.

José Manuel, López Bernal, *El correo marítimo colonial (1764-1824): rutas y tarifas postales*, Madrid, Real Academia Hispánica de Filatelia, 2001.

Juicio crítico sobre la Marina militar de España, dispuesto en formas de cartas de un amigo a otro, Madrid, Imprenta de don Miguel de Burgos, 1814, III t.

Kelsey, Harry, *Sir Francis Drake: el pirata de la reina*, Barcelona, Ariel, 2002.

Klein, Herbert, *La esclavitud africana en América Latina*, Madrid, Alianza Editorial, 1986.

Knox, Dudley W., *A history of the United States Navy*, New York, G. P. Putnam's Sons, 1947.

Kueth, Allan James, *Reforma militar y sociedad en la Nueva Granada, 1773-1808*, Bogotá, Banco de la República, 1993.

La marina en la guerra de independencia II y III, Madrid, Ministerio de Defensa, XXXVI y XXXVIII Jornadas de Historia Marítima, 2010.

La Vega, Adelaida Sourdis de, *El Consulado de Comercio de Cartagena de Indias: reflejo del final de una época*, Cartagena de Indias, Cámara de Comercio de Cartagena, 1990.

Lacueva Muñoz, Jaime J., *La plata del rey y sus vasallos. Minería y metalurgia en México (siglos XVI y XVII)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2010.

Ladero Quesada, Miguel Angel, *El primer oro de América: los comienzos de la Casa de la Contratación de las Indias (1503-1511)*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2002.

Ladero Quesada, Miguel Angel, *Las Indias de Castilla en sus primeros años: cuentas de la Casa de la Contratación (1503-1521)*, Madrid, Editorial Dykinson, 2008.

Lardizábal, Vicente de, *Consideraciones político-médicas sobre la salud de los navegantes, en que se exponen las causas de sus mas frecuentes enfermedades, modo de precaverlas, y curarlas. Con las conducentes instrucciones para el régimen de los cirujanos de navíos, que hacen viaje a la América, especialmente para los de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, a fin de que con mayor acierto se conduzcan, asi en el método curativo de los enfermos, como en el manejo de los botiquines de su cargo*, Madrid, don Antonio Sanz impresor del rey, 1769.

Lasso de la Vega, Jorge, *La Marina Real de España a fines del siglo XVIII y principios del XIX. Memorias de familia, tipos, escenas y cuadros de costumbres, apuntes y materiales para la historia de la Marina Española*, Madrid, Imprenta de la viuda de Calero, 1856, II t.

LeRoy Burt, Alfred, *The evolution of the British empire and commonwealth from the American revolution*, Boston, Heath and Company, 1956.

Libro de acuerdos públicos y privados de la Real Audiencia de Santafé en el Nuevo Reino de Granada, Bogotá, Tip. Colón, 1938.

Lincoln, Margarette, *Representing the Royal Navy: British sea power, 1750-1815*, Aldershot, Ashgate National Maritime Museum, 2002.

Lindemann, Mary, *Medicina y sociedad en la Europa Moderna. 1500-1800*, Madrid, Siglo XXI de España Editores, 2001.

Linebaugh, Peter, *La hidra de la revolución: marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*, Barcelona, Crítica, 2004.

Long, Mervyn Francis, *Las flotas de La Nueva España (1630-1710) Despacho, Azogue, comercio*, Sevilla, Muñoz Moya Editor, 1998.

López Cantos, Angel, *Juegos, fiestas y diversiones en la América española*, Madrid, Mapfre, 1992; Antonio Garrido Aranda (compilador), *El mundo festivo en España y América*, Córdoba, Servicio de Publicaciones Universidad de Córdoba, 2005.

_____, *Migue Enríquez*, San Juan de Puerto Rico, Ediciones Puerto, 1998.

López-Chicheri, Eduardo Garrigues (coordinador), *Norteamérica a finales del siglo XVIII: España y los Estados Unidos*, Madrid, Fundación Consejo España-Estados Unidos, 2008.

Lounsbury, Ralph Greenlee, *The British fishery at Newfoundland, 1634-1763*, New Haven, Yale University Press, 1934.

Lozano y Lozano, Juan, *Antonio Nariño*, Bogotá, Banco de la República, 1960.

Lucena Giraldo, Manuel y Pimentel Igea, Juan, *Los “Axiomas políticos sobre la América” de Alejandro Malaspina*, Aranjuez, Doce Calles-Sociedad Estatal Quinto Centenario, 1991.

Lucena Salmoral, Manuel, *Los códigos negros de la América española*, Alcalá, Ediciones Unesco-Universidad de Alcalá, 1996.

_____, *Nuevo Reino de Granada: Real Audiencia y Presidentes*, Bogotá, Ediciones Lerner, 1967. II t.

_____, *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*, Madrid, Síntesis, 2005.

Luque, Juvenal, *Funcionarios y remuneraciones: salarios de la Caja Real de Lima en los siglos XVII y XVIII*, Lima, Banco Central de Reserva del Perú, 2012.

Luyando, José de, *Examen de las ventajas que producirá el desestanco del tabaco y ensayo de única contribución*, Cádiz, Imprenta Patriótica, 1813.

Lynch, John, *La España del siglo XVIII*, Barcelona, Editorial Crítica, 1999.

_____, *Las revoluciones Hispanoamericanas 1808-1826*, Barcelona, Editorial Ariel, 2008.

Madrazo, Santos, *El sistema de comunicación en España, 1750-1850*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1984.

Mahan, Alfred T., *Influencia del poder naval en la historia*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2007.

Majó Framis, Ricardo, *Vidas de los navegantes, conquistadores y colonizadores españoles de los siglos XVI, XVII y XVIII*, Madrid, Aguilar, 1950-1954, III t.

Malaspina, Alessandro, *Viaje científico y político a la América meridional, a las costas del mar Pacífico y a las islas Marianas y Filipinas verificado en los años de 1789, 90, 91, 92, 93 y 94: diario de viaje de Alejandro Malaspina*, Madrid, Museo Universal, 1984.

_____, *Viaje politico-cientifico alrededor del mundo por las corbetas "Descubierta" y "Atrevida": al mando de los capitanes de navío D. Alejandro Malaspina y don José de Bustamante y Guerra, desde 1789 á 1794*, Madrid, Imprenta de la Viuda e Hijos de Abienzo, 1885.

Manchado López, Marta María y Luque Talaván, Miguel (coordinadores), *Fronteras del mundo hispánico: Filipinas en el contexto de las regiones liminares novohispanas*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2011.

Manera Regueyra, Enrique, *El buque en la Armada Española*, Madrid, Sílex, 1999.

Manfred, Albert, *Napoleón Bonaparte*, Madrid, Ediciones Akal, 1988.

Manuel Godoy y su tiempo: Congreso Internacional Manuel Godoy (1767-1851), Badajoz, Miguel Angel Melón Editor, 2003, II t.

Manzanilla Celis, Angel Francisco, *La sublevación de Francisco Javier Pirela. Maracaibo, 1799-1800 (Una nueva perspectiva histórica e historiográfica)*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 2011.

Maqueda Abreu, Consuelo, *El Virreinato de Nueva Granada: (1717-1780). Estudio Institucional*, Madrid, Dykinson Ediciones Puertollano, 2007.

March y Labores, José, *Historia de la Marina Real Española, desde el descubrimiento de las Américas hasta el combate de Trafalgar*, Madrid, Imprenta de José María Ducazcal, 1854, II t.

Marchena Fernández, Juan, *Ejército y milicias en el mundo colonial americano*, Madrid, Mapfre, 1992.

_____, *La institución militar en Cartagena de Indias. 1700-1810*, Sevilla, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1982, pp. 18-20.

_____, *La institución militar en Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1982.

Marco Dorta, Enrique, *Cartagena de Indias, puerto y plaza fuerte*, Cartagena, Alfonso Amado, 1960.

Marco, Miguel Angel de, *Corsarios argentinos*, Buenos Aires, Planeta, 2002.

Martí Gilabert, Francisco, *El motín de Aranjuez*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, 1972.

Martín Santos, Luis, *Barberos y cirujanos de los siglos XVI y XVII*, Salamanca, Junta de Castilla y León, 2000.

Martínez Garnica, Armando y Gutiérrez Ardila, Daniel, *Quién es quién en 1810: guía de forasteros del Virreinato de Santa Fe*, Bogotá, Editorial Universidad de Rosario, 2010.

Martínez Montero, Homero, *El Apostadero de Montevideo*, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1968.

Martínez Reyes, Gabriel (compilador), *Cartas de los obispos de Cartagena de Indias durante el período hispánico, 1543-1820*, Medellín, Editorial Zuluaga, 1986.

Martínez Zulaica, Antonio, *La medicina del siglo XVIII en el Nuevo Reino de Granada: de Europa a América a través de filtro español; una gesta y un drama*, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 1973.

Martínez-Burgos, Palma y Rodríguez González, Alfredo (Coordinadores), *La fiesta en el mundo hispánico*, Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2004.

Masefield, John, *On the Spanish main: or, some english forays on the isthmus of Darien*, London, Couway Maritime Press, 1972.

Mayorga, Fernando, *La Audiencia de Santafé en los siglos XVI y XVII*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1991.

McFarlane, Anthony, *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*, Bogotá, Banco de la República, 1997.

_____, *Colombia before independence. Economy, society, and politics under Bourbon rule*, Cambridge, 1993.

_____, *El Reino Unido y América: la época colonial*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992.

Medina, José Toribio, *Historia del Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición en Cartagena de las Indias*, Santiago de Chile, Imprenta Elzeveriana, 1899.

Melendreras Gimeno, María del Carmen, *Fortificación de la base naval de Cartagena en el siglo XVIII: Proyectos, mapas y planos*, Murcia, Universidad de Murcia, 2009.

Melossi Darío, y Pavarini, Massimo, *Cárcel y Fábrica: los orígenes del sistema penitenciario*, Bogotá, Editorial Siglo XXI, 1985.

Memoria sobre los vicios de que adolece la Ordenanza de Matrículas de Mar de 1802, y la necesidad de proceder cuanto antes a su abolición; sustituyéndola con otro sistema que en armonía con las instituciones políticas del país, atienda al sostenimiento de sus fuerzas navales, sin abrumar con trabas y vejaciones a la Marina Mercante, Palma, Imprenta de Pedro José Gelabert, 1856.

Ménard, Caroline, *La pesca gallega en Terranova: siglos XVI-XVIII*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2008.

Méndez Beltrán, Luz María, *La exportación minera en Chile, 1800-1840: un estudio de historia económica y social en la transición de la Colonia a la República*, Santiago de Chile, Editorial Universitaria, 2004.

Méndez, José María, *La Revolución Francesa y la independencia de los Estados Unidos*, San Salvador, Universidad Tecnológica, 1998.

Merino Navarro, José Patricio, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.

Millette, James, *El sistema colonial inglés en Trinidad: 1783-1810*, La Habana, Casa de las Américas, 1985.

Mintz, Sidney W., *Caribbean transformations*, New York, Columbia University press, 1989.

Miquel, Pierre, *Austerlitz. La batalla de los tres emperadores*, Madrid, Editorial Ariel, 2008.

Mora de Tovar, Gilma Lucía, *Aguardiente y conflictos sociales en la Nueva Granada durante el siglo XVIII*, Bogotá, Universidad de Colombia, 1988.

Moral Ruiz, Joaquín del, Pro Ruiz, Juan y Suárez Bilbao, Fernando, *Estado y territorio en España, 1820-1930: la formación del paisaje nacional*, Madrid, Editorial Catarata, 2007.

Morales Padrón, Francisco, *Historia de unas relaciones difíciles (EEUU-América española)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1987.

_____, *Jamaica española*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1952.

Morazzani de Pérez Enciso, Gisela, *La Intendencia en España y en América*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1966.

Moreno Alonso, Manuel, *José Bonaparte: un rey republicano en España*, Madrid, La esfera de los libros, 2008.

_____, *Napoleón. La aventura de España*, Madrid, Sílex, 2004.

Moreno de Guerra y Alonso, Juan, *Relación de los Caballeros Cadetes de las Compañías de Guardias Marinas en los Departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena desde la creación de este cuerpo en 1717, con un ligero resumen de las organizaciones que ha tenido hasta 1834*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1913.

Morgan, Edmund S., *Esclavitud y libertad en los Estados Unidos: de la colonia a la independencia*, Buenos Aires, Editorial Siglo XXI, 2009.

Mota, Francisco, *Piratas y corsarios en las costas de Cuba*, Caracas, El perro y la rana, 2006.

Mullin, Michael, *Africa in America: slave acculturation and resistance in the American South and the British Caribbean, 1736-1831*, Urbana, University of Illinois, 1993.

Muñoz, Gabriel E., *Monteverde: cuatro años de historia patria, 1812-1816*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1987, II t.

Nariño, Antonio, *Defensa del General Antonio Nariño pronunciada ante el Senado de la República el 14 de mayo de 1823*, Bogotá, Edición de Guillermo Hernández de Alba, 1980.

Navarrete, María Cristina, *Historia social del negro en la colonia. Cartagena siglo XVII*, Cali, Universidad del Valle, 1995.

Navarro García, Luis, *Las reformas borbónicas en América: el plan de Intendencias y su aplicación*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1995.

Noel, Jesse A., *Trinidad, provincia de Venezuela*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1972.

Noguera Mendoza, Aníbal, *Crónica grande del río Magdalena*, Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1980, II t.

Núñez Iglesias, Indalecio, *El teniente general de la Real Armada don José de Mazarredo Salazar y Gortazar: de la Real Sociedad Vascongada de los Amigos del País*, Bilbao, S. Aguirre, 1945.

_____ y Fernández Núñez, Pedro, *El coloquio de Brión*, Madrid, Museo Naval, 1977.

Ocampo López, Javier, *La independencia de los Estados Unidos de América y su proyección en Hispanoamérica. El modelo norteamericano y su repercusión en la independencia de Colombia: un estudio a través de la folletería de la independencia de Colombia*, Caracas, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1979.

Ojeda, Jorge Victoria, *Tendencias monárquicas en la revolución haitiana. El negro Francisco Petecou bajo las banderas francesa y española*, México DF., Siglo XXI editores, 2005.

Opatrny, Josef (editor), *La expedición de Alejandro Malaspina y Tadeo Haenke*, Praga, Universidad Carolina de Praga-Editorial Karolinum, 2005.

Ordenanzas antiguas y modernas del gremio de maestros sastres de Valencia, Valencia, Artes Gráficas, 1949.

Ordenanzas de S. M. que se debe observar en el Colegio de Medicina y Cirugía establecido en la ciudad de Cádiz, y por el cuerpo de profesores en la Real Armada, para gobierno del mismo Colegio, asistencia al hospital, y servicio de los buques de guerra, Madrid, en la oficina de don Benito Cano, 1791.

Ordenanzas de su majestad para el gobierno militar, político, y económico de su Armada Naval, Madrid, Imprenta de Juan de Zuñiga, 1748, II t.

Ordenanzas de su majestad para el régimen y gobierno militar de las matrículas de mar, Madrid, Imprenta Real, 1802.

Ordenanzas Generales de la Armada naval, Madrid, Imprenta de la Viuda de don Joaquín Ibarra, 1793, II t.

Orellana, Emilio J., *Historia de la Marina de Guerra española. Desde sus orígenes hasta nuestros días. Escrita para propagarla entre el pueblo, recordándole los grandes hechos de sus héroes y para difundir entre todas las clases el amor al país y la memoria de sus glorias*, Barcelona, Salvador Manero Bayarri-Editor, S/F, II t.

Orozco Acuaviva, Antonio, *Los cirujanos navales de la "Asamblea Amistosa Literaria" de Jorge Juan*, Cádiz, Fundación Uriache, 2000.

Ortega Rincones, Eulides, *Historia del resguardo marítimo de Venezuela, 1781-1804*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 2003.

Ortega, Exequiel César, *Liniers. Una vida frente a la gloria y la adversidad*, Buenos Aires, Editorial Claridad, 1944.

Ortiz, Sergio Elías (compilador), *Escritos de dos economistas coloniales: don Antonio de Narváez y la Torre y don José Ignacio de Pombo*, Bogotá, Publicaciones del Banco de la República, 1965.

_____, *Nuevo Reino de Granada. El Virreinato*, Bogotá, Academia Colombiana de Historia, 1970, v. IV, II t.

Otero Lana, Enrique, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias: el corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII, 1621-1697*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1999.

Ots Capdequi, José María, *Instituciones de gobierno del Nuevo Reino de Granada durante el siglo XVIII*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 1956.

Pallares Bossa, Jorge, *La independencia de Cartagena de Indias en el contexto de la ilustración*, Cartagena de Indias, Unicolombo, 2012.

Parra López, Emilio La, *Manuel Godoy: la aventura del poder*, Barcelona, Tusquets, 2002.

Paula Pavía, Francisco de, *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, Madrid, Imprenta a cargo de J. López, 1873, IV t.

Peralta Ruiz, Víctor, *Patrones, clientes y amigos. El poder burocrático indiano en la España del siglo XVIII*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006.

Perera, Miguel Ángel, *El Orinoco domeñado. frontera y límite. Guayana siglo XVIII. Ecología cultural y antropología histórica de una*

colonización breve e inconclusa 1704-1816, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2006.

Pérez Aparicio, Josefina, *Pérdida de la isla de Trinidad*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1966.

Pérez Arbeláez, Enrique, *Alejandro de Humboldt en Colombia*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, 1981.

Pérez Ayala, José Manuel, *Antonio Caballero y Góngora: virrey y arzobispo de Santa Fe, 1723-1796*, Bogotá, Imprenta Municipal, 1951.

Pérez Fernández-Turégano, Carlos, *Patiño y las reformas de la administración en el reinado de Felipe V*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006.

Pérez O., Eduardo, *La guerra irregular en la independencia de la Nueva Granada y Venezuela, 1810-1830*, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 1982.

Pérez Tostado, Igor y García Hernán, Enrique (Editores), *Irlanda y el Atlántico Ibérico. Movilidad, participación e intercambio cultural*, Valencia, Albatros, 2010.

Pérez-Crespo Muñoz, María Teresa, *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, Editorial Naval, 1992.

Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio y Torres Ramírez, Bibiano, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987.

_____, *Desastres marítimos en la carrera de Indias: una interpretación desde la actualidad*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1997.

_____, *El hombre frente al mar: naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1996.

_____, *La colonización. La huella de España en América*, Madrid, Ediciones Anaya, S. A., 1988.

_____, *Los hombres del océano: Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*, Sevilla, Diputación Provincial, 1992.

_____, *Política naval española en el Atlántico 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1982.

Perona Tomás, Dionisio A., *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina 1714-1808*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1999.

Piault, Bernard, *¿Qué es un sacramento?*, Andorra, Casal i Vall, 1964.

Pimentel Igea, Juan Félix, *La física de la monarquía: ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina (1754-1810)*, Aranjuez, Doce Calles, 1998.

_____, *Malaspina y la Ilustración: (pensamiento político, utopía y realidad colonial en Alejandro Malaspina)*, Madrid, Ministerio de Defensa- Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989.

Placer Cervera, Gustavo, *Ejército y milicias en la Cuba colonial: 1763-1783*, Madrid, Embajada de España en Cuba, 2009.

Polanco Alcántara, Tomás, *Las Reales Audiencias en las provincias americanas de España*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992.

Pombo, José Ignacio de, *Comercio y contrabando en Cartagena de Indias*, Bogotá, Editorial Linotipia Bolívar, 1986.

Ponce, Marianela, *El ordenamiento jurídico y el ejercicio del derecho de la libertad de los esclavos en la provincia de Venezuela*, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de Historia, 1994.

Prieto, Rosario, *La Revolución Francesa vista por el embajador de España, conde Fernán Núñez*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1997.

Puerta Escribano, Ruth de la, *Historia del gremio de sastres y modistas de Valencia: del siglo XIII al siglo XX*, Valencia, Ajuntament, 1997.

Pujol A., *Obras escogidas de Napoleón*, Madrid, Imprenta de D. Agustín Espinosa y Compañía, 1846.

Pulido Bueno, Ildefonso, *El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, Artes Gráficas Andaluzas, 1988.

Pulido Rubio, José, *El piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla. Pilotos mayores del siglo XVI*, Sevilla, Centro Oficial de Estudios Americanistas, 1923.

_____, *El piloto mayor. Pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos de la Casa de la Contratación de Sevilla*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1950.

Quevedo Carmona, Diego y Anca Alamillo, Alejandro, *La Armada española y la Casa de Borbón. 300 años de historia*, Ferrol, Clud de Prensa del Ferrol, 1999.

Quintero Montiel, Inés Mercedes, *La conjura de los mantuanos*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 2002.

Quintero Saravia, Gonzalo M., *Don Blas de Lezo: defensor de Cartagena de Indias*, Bogotá, Editorial Planeta, 2002.

Ramos Peñuela, Aristides, *Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y del Opón: 1760-1860*, Santa Fe de Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1999.

Ramos y de la Vega, José María, *Real Aduana*, Cádiz, Imprenta de Hércules, 1815.

Ravina Martín, Manuel, *Catálogo de reales órdenes a la aduana de Cádiz: siglo XVIII*, Sevilla, Junta de Andalucía. Consejería de Cultura, 2008.

Raymond, François, *Disertación médico histórica sobre la elefancia y su distinción de la lepra: con noticias acerca del escorbuto, fuego de San Anton, peste, lue Venerea y otras dolencias cutáneas inmundas, y la Historia física de los tiempos y climas*, Madrid, Pacheco, 1786.

Real Ordenanza Naval para el servicio de los baxeles de S. M., Madrid, Imprenta Real, 1802.

Real Ordenanza para el gobierno de los montes y arbolados de la jurisdicción de Marina, Madrid, Imprenta Real, 1803.

Real Ordenanza para el gobierno de los presidios de los Arsenales de Marina, Madrid, Imprenta Real, 1804.

Reclus, Armando, *Exploraciones a los istmos de Panamá y Darién*, San José, Editorial Universitaria Centroamericana, 1982.

Redondo Gómez, Maruja, *Cinco siglos de evolución urbanística*, Bogotá, Fundación Universidad de Bogotá, 2004.

Restrepo Sáenz, José María, *Biografía de los mandatarios y ministros de la Real Audiencia: (1617-1819)*, Bogotá, Editorial Cronos, 1952.

Rey, Juan Carlos, *Gual y España: la independencia frustrada*, Caracas, Fundación Empresas Polar, 2007.

Riera, Juan, *Médicos y cirujanos ilustrados de la Bascongada*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1998.

Rodríguez Villa, Antonio, *Patiño y Campillo: reseña histórico biográfico de estos dos ministros de Felipe V formada con documentos y papeles inéditos y desconocidos en su mayor parte*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1882.

Rodríguez, José Manuel, *El Almirante Blas de Lezo: el vasco que salvó al Imperio Español*, Barcelona, Áltera, 2008.

Román Gutiérrez, José Francisco (Editor), *Las reformas borbónicas y el nuevo orden colonial*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1998.

Romero Castaño, Luis René y Pérez Díaz, Juan Felipe, *Naufragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano*, DF. México, Editorial Siglo XXI, 2005.

Romero, Dolcey, *Esclavitud en la provincia de Santa Marta 1791-1851*, Santa Marta, Fondo de Editores, 1997.

Rovira Gómez, Salvador J., *La gent de mar de Cambrils: (segle XVIII)*, Tarragona, Diputació de Tarragona, 1992.

Sáez Abad, Rubén, *La Guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins 1739-1748*, Madrid, Almena Ediciones, 2010.

Rueda Méndez, David, *Esclavitud y sociedad en la provincia de Tunja siglo XVIII*, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica, 1995.

Ruíz Ibáñez, José Javier (coordinador), *Las milicias del rey de España: sociedad, política e identidad en las monarquías ibéricas*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2009.

Ruiz Rivera, Julián, *Encomienda y Mita en Nueva Granada*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1975.

Rúspoli, Enrique, *Godoy, Manuel: la lealtad de un gobernante ilustrado*, Madrid, Temas de Hoy, 2004.

Sabio Alcutén, Alberto, *De la Guerra de la Independencia a Joaquín Costa: Monzón en la tinta del siglo XIX*, Monzón-Huesca, Ayuntamiento de Monzón, 2011.

Saiz Valdivieso, Alfonso Carlos, *Mazarredo y Urquijo: entre dos fuegos*, Bilbao, Muelle de Uribitarte Editores, 2008.

Sáiz, Blanca, *Alejandro Malaspina: la América imposible*, Madrid, Compañía Literaria, 1994.

Salas López, Fernando, *Ordenanzas Militares en España e Hispanoamérica*, Madrid, Mapfre, 1992.

Salas, Francisco Javier de, *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, Imprenta de T. Fortanet, 1870.

Salas, Ramón de, *Prontuario de artillería para el servicio de campaña, por orden alfabético o de materias*, Madrid, Oficina de E. Aguado, 1833.

Sánchez Michel, Valeria, *Usos y funcionamiento de la cárcel novohispana: el caso de la Real Cárcel de Corte a finales de siglo XVIII*, México, Colegio de México, 2008.

Sánchez Núñez, Pedro, *Venturas y desventuras de un marino utrerano: José de Córdova y Ramos*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 2002.

Sánchez Ramos, Carlos, *Historia de la agricultura. Lecturas complementarias*, Bogotá, Instituto Interamericano de Ciencias Agrícolas-OEA, 1980.

Sánchez, Santos, *Colección de pragmáticas, cédulas, provisiones, autos acordados, y otras providencias generales expedidas por el Consejo Real en el reinado del señor don Carlos IV. Cuya observancia corresponde a los Tribunales y jueces ordinarios del reino, y á todos los vasallos en general*, Madrid, Imprenta de don Josef del Collado, 1805, III t.

Santiago Hoppe, Javier de, *Nociones de artillería para el uso de los sargentos y cabos del arma*, Madrid, Imprenta de J. A. García, 1863.

Satizábal Villegas, Andrés Eduardo, *Molinos de trigo en la Nueva Granada: siglos XVII-XVIII*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2004.

Seco Serrano, Carlos, *Godoy, el hombre y el político*, Madrid, Espasa-Calpe, 1978.

_____, *Manuel Godoy y la ilustración: Jornadas de Estudio*, Cáceres, Consejería de Cultura, 2001.

Serapio Mojarrieta, José, *Ensayo sobre los Juicios de Residencia*, Madrid, Imprenta de Alhambra y Compañía, 1848.

Serna Alonso, Justo, *Presos y pobres en la España del XIX: la determinación social de la marginación*, Barcelona, Promociones y Publicaciones Universitarias, 1988.

Serrano Álvarez, José Manuel, *Fortificaciones y tropas. El gasto militar en Tierra Firme. 1700-1788*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 2004.

Serrano López, Enrique, Constán Croce, Juan Esteban y otros, *Colombia Tierras y gente*, Bogotá, Cristina Uribe Ediciones, 2004.

Serrano Mangas, Fernando, *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid, Mapfre, 1992.

_____, *Los tres creados de don Andrés de Aristizábal: ensayo sobre los enigmas de los naufragios de la Capitana y Almiranta de la Flota de Nueva España de 1631*, Xalapa, Universidad Veracruzana, 2012.

_____, *Naufragios y rescates en el tráfico indiano durante el siglo XVII*, Madrid, Sociedad Estatal para la Ejecución de Programas del Quinto Centenario, 1991.

_____, *Vascos y extremeños en el Nuevo Mundo durante el siglo XVII: un conflicto por el poder*, Mérida, Asamblea de Extremadura, 1993.

Serrera Contreras, Ramón María, *El modelo de organización y administración del espacio colonial en el nuevo mundo*, Sevilla, Fundación Corporación Tecnológica de Andalucía, 2009.

_____, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Madrid, Ministerio del Interior, 1992.

Silva, Renán, *Los ilustrados de la Nueva Granada, 1760-1808: genealogía de una comunidad de interpretación*, Medellín, Universidad Eafit, 2002.

Silvestre, Francisco, *Descripción de Reino de Santa Fe de Bogotá*, Panamá, Imprenta Nacional, 1927.

Sociedad Literaria, *Historia de España, desde los tiempos más remotos hasta el año 1840 inclusive. Seguida de una estadística moderna de la península e islas adyacentes*, Barcelona, Imprenta del Imparcial, 1845.

Soler y Labernia, José, *Nuestras cárceles presidios y casas de corrección*, Madrid, Imprenta de Gabriel L. del Horno, 1906.

Solow, Bárbara L. (Editor), *British capitalism and Caribbean slavery: the legacy of Eric Williams*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987.

Sosa, Guillermo, *Labradores, tejedores y ladrones. Hurtos y homicidios en la Provincia de Tunja 1745-1810*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1993.

Splendiani, Anna María, Sánchez Bohórquez, José Enrique y otros, *Cincuenta años de Inquisición en el tribunal de Cartagena de Indias: 1610-1660*, Bogotá, Centro Editorial Javeriano Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1997, IV t.

Stampa Piñero, Leopoldo, *Pólvora, plata y boleros: Memorias de embajadas, saqueos y pasatiempos relatados por testigos y combatientes de la Guerra de la Independencia 1808-1814*, Madrid, Marcial Pons, 2011.

Stapells Johnson, Victoria, *Los corsarios de Santo Domingo, 1718-1779: un estudio socio-económico*, Lleida, Departamento de Geografía e Historia de Estudios Generales de Lleida, 1992.

Suárez Fernández, Luis, *Historia general de España y América*, Madrid, Ediciones Rialp, S. A., 1981-1992, t. XII-XIII.

Suárez, Santiago Gerardo, *Las milicias: instituciones hispanoamericanas*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1984.

_____, *Marina, Milicias y Ejército en la colonia*, Caracas, Caja de Trabajo Penitenciario, 1971.

_____, *Jurisdicción eclesiástica y capellanía castrense: el matrimonio militar*, Caracas, Italgráfica, 1972.

_____, *Jurisdicción eclesiástica y capellanía castrense*, Caracas, Italgrafica, 1976.

Tambo Moros, Javier, *Antonio Cornel y Ferraz. Ilustrado, militar y político*, Zaragoza, Editorial Ícaro, 2010.

Teijón, Víctor, *Colección legislativa sobre cárceles, presidios, arsenales y demás establecimientos penitenciarios: 1572-1886*, Madrid, Editor J. Góngora, 1886.

Tepaske, John Jay, *La Real Hacienda de Nueva España, la Real Caja de México: (1576-1816)*, México D.F., Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1976.

Terrientes-Mojica, César, *The Consulado of Cartagena, 1795-1820*, Los Angeles, University of Southern California, 1981.

Thompson, Alvin O., *Flight to freedom: African runaways and maroons in the Americas*, Kingston, University of the West Indies Press, 2006.

Tirado Mejía, Álvaro, *Introducción a la historia económica de Colombia*, Bogotá, Ancora editores, 2001.

Torres Ramírez, Bibiano, *Cádiz y la Armada de Barlovento en la primera mitad del siglo XVII*, Cádiz, Instituto de Estudios Gaditanos, 1975.

_____, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1981.

_____, *La isla de Puerto Rico (1765-1800)*, San Juan de Puerto Rico, Instituto de la Cultura Puertorriqueña, 1968.

_____, *La Marina en el gobierno y administración de Indias*, Madrid, Mapfre, 1992.

Torres, Félix A. y Abello, Eduardo Ezequiel, *Santiago de Liniers: sus cartas desde la historia y el psicoanálisis, 1809-1810*, Córdoba, Ferreyra Editor, 2006.

Tous Meliá, Juan, *El Tigre, un cañón de a 16. Historia y leyenda*, Santa Cruz de Tenerife, Museo Militar Regional de Canarias, 1999.

Trejo Rivera, Flor (Coordinadora), *La flota de la Nueva España 1630-1631: vicisitudes y naufragios*, DF. México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2003.

Trinidad Fernández, Pedro, *La defensa de la sociedad: cárcel y delincuencia en España, siglos XVIII-XX*, Madrid, Alianza Editorial, 1991.

Ulloa, Antonio de, *Conversaciones de Ulloa con sus tres hijos, en servicio de la Marina. Instructivas y curiosas, sobre las navegaciones, y modos de hacerlas, el pilotaje, y la maniobra: Noticias de vientos, mares, corrientes, pájaros, pescados y anfibios; y de los fenómenos que se observan en los mares en la redondez del globo*, Madrid, Imprenta de Sancha, 1795.

_____, *Viaje a la América Meridional*, Madrid, Edición de Andrés Saumell, Crónica de América 59 a, 2002.

Unali, Anna, *Marineros, piratas y corsarios catalanes en la baja edad media*, Sevilla, Editorial Renacimiento, 2007.

Uribe Angel, Jorge Tomás, *Antonio Nariño: Precursor de la modernidad*, Bogotá, Panamericana Editorial, 2004.

Urquinaona y Pardo, Pedro de, *Manifestación de las calumnias producidas por el Excmo. Sr. D. Domingo Monteverde y el Sr. D. Lebel de Goda*, Madrid, Imprenta de Antonio Martínez, 1821.

Urueña Cervera, Jaime, *Nariño, Torres y la Revolución Francesa*, Bogotá, Ediciones Aurora, 2007.

Valiente, Francisco Tomás y, *El derecho penal de la monarquía absoluta (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Madrid, Editorial Tecnos, S. A., 1992.

Valladares de Sotomayor, Antonio, *Fragmentos históricos para la vida del Excelentísimo Señor D. Josef Patiño*, Madrid, Don Antonio Espinosa, 1790.

Varela Marcos, Jesús, *Las salinas de Araya y el origen de la Armada de Barlovento*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1980.

Vargas Lesmes, Julián, *Historia de Bogotá. Conquista y Colonia*, Bogotá, Fundación Misión Colombia, 1988.

Vargas, Francisco Alejandro y García, José María, *Historia Naval de Venezuela*, Caracas, Comandancia General de la Armada, 1994, IV t.

Vas y Mingo, Marta Milagros del y Luque Talaván, Miguel, *El laberinto del comercio naval. La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano*, Valladolid, Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal, Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía, 2004.

Vázquez Lijó, José Manuel, *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII: registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2007.

Victoria Wilches, Pablo, *España contraataca: de cómo Bernardo de Gálvez, sólo, derrota a los ingleses y precipita la independencia de los Estados Unidos*, Barcelona, Áltea, 2008.

Vidal Ortega, Antonino, *Cartagena de Indias en la articulación del espacio regional caribe 1580-1640: la producción agraria*, Lebrija, Publicaciones de la Muy Ilustre, Antigua y Real Hermandad de los Santos de Lebrija, 1998.

_____, *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 2002.

Vidal y Saura, Fulgencio, *Haití: Primer Estado negro*, Madrid, Ediciones Castilla, 1953.

Vigón, Ana María, *Colección Antonio de Mazarredo*, Madrid, Museo Naval, 1987.

Vila Vilar, Enriqueta, *Los rusos en América*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1966.

Villa Río, María Palmira, *Casal en Oviedo: estudio documental de los médicos, cirujanos y boticarios de Oviedo en el siglo XVIII*, Oviedo, Instituto de Estudios Asturianos, 1967.

Vivas Pineda, Gerardo, *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Caracas, Fundación Polar, 1998.

Ward, John R., *British west Indian slavery, 1750-1834*, Oxford, Clarendon Press, 1988.

Watts, David, *Las Indias Occidentales. Modalidades de desarrollo, cultura y cambio medioambiental desde 1492*, Madrid, Alianza Editorial, 1992.

Webster, Edwin C., *La defensa de Portobelo*, Panamá, Editorial Universitaria, 1973.

Woronoff, Denis, *Nueva historia de la Revolución Francesa. La República burguesa. De termidor a brumario, 1794-1799*, Barcelona, Editorial Ariel, 1981.

Ybot León, Antonio, *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada (Cartagena-Santa Fe, 1538-1798)*, Bogotá, Editorial ABC, 1952.

_____, *Los trabajadores del río Magdalena durante el siglo XVI: geografía histórica, economía, legislación (según documentos del Archivo General de Indias)*, Barcelona, Talleres gráficos Veritas, 1933.

Yela Utrilla, Juan Francisco, *España ante la independencia de los Estados Unidos*, Madrid, Istmo, 1988.

Zapata Olivella, Juan, *El grito de independencia de Cartagena; ó, Los mártires de Cartagena de Indias*, Cartagena de Indias, Imprenta Departamental de Bolívar, 1961.

Zapatero, Juan Manuel, *Historia de las fortalezas de Santa Marta y estudio asesor para su restauración*, Bogotá, Academia Colombiana de Historia, 1980.

_____, *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*, Madrid, Cultura Hispánica, Ministerio de Asuntos Exteriores. Dirección General de Relaciones Culturales, 1979.

_____, *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, San Juan de Puerto Rico, Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1964.

_____, *Las fortificaciones de Cartagena de Indias. Estudio asesor para su restauración*, Madrid, Edición del Banco Cafetero de Colombia, 1969.

PUBLICACIONES PERIÓDICAS, TESIS, CAPÍTULOS DE LIBROS ACTAS DE CONGRESOS Y SEPARATAS

Aizpurua Aguirre, Ramón, “Las mulas venezolanas y el Caribe oriental del siglo XVIII: datos para una historia olvidada”, en *Boletín Americanista*, Barcelona, 1988, nº 38, pp. 5-15.

Alemparte Guerrero, Antonio, “Guardiamarinas rusos en el Cádiz de 1719” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2001, nº 72, pp. 7-21.

Álvarez Romero, Ángel, “El comisionado de la Junta de Sevilla en Cartagena de Indias” en *Temas Americanistas*, Sevilla, 2011, nº 26, pp. 102-120.

_____, “El Consulado en el proceso de independencia de Cartagena de Indias”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1996, t. LIII-2, pp. 97-121.

_____, “La imprenta del Consulado de Cartagena de Indias”. *Temas Americanistas*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1994, n°. 11, 37-40.

Aranda y Antón, Gaspar de, “Las maderas de América en la arquitectura naval del siglo XVIII” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1992, n° 38, pp. 7-31.

_____, “Reflexiones ‘Cuando los montes eran de la Marina’” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1991, n° 33, pp. 7-22.

Araúz Monfante, Celestino Andrés, “El contrabando en el Istmo de Panamá y la Nueva Granada, una de las causas del colapso de las Ferias en Tierra Firme (1700-1731)”, *Revista Lotería*, Panamá, septiembre-octubre 1984, n° 342-343, pp. 90-127.

Arias Greiff, Jorge de, “Apuntes para la historia del Apostadero de Marina de Cartagena de Indias” en *Boletín de Historia y Antigüedades*, Bogotá, Academia Nacional de la Historia, octubre-diciembre de 1983, n° 743, pp. 963-986.

Barona Becerra, Guido, “Ausencia y presencia del negro en la historia colombiana” en *El negro en Colombia: en busca de su visibilidad perdida*, Cali, Universidad del Valle, 1992, pp. 22-69.

Barrionuevo Cañas, Margarita y Blas y Osorio, Juan Manuel de, “La Armada y Godoy” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989, n° 24, pp. 147-163.

Bell Lemus, Gustavo, “Contrabando e intereses comerciales en Mompox en el siglo XVIII”, *Huellas*, Mompox, 1987, n. 20, pp. 47-66.

Bertocchi Morán, Alejandro Nelson, “Santa María, Trafalgar y las invasiones inglesas” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1985, n° 11, pp. 83-91.

Black, Jeremy, “Naval power, strategy and foreign policy 1775-1791” in *Parameters of british naval power 1650-1850*, Exeter, University of Exeter Press, 1994, pp. 93-120.

Blanca Carlier, José María, “Los colegios de Pilotos, la Academia de Guardias Marinas y otros centros docentes de la Armada” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1993, nº 40, pp. 41-57.

Blanco Núñez, José María, “La Armada española y sus oficiales durante las guerras de emancipación americanas”, en *Revista General de Marina*, Madrid, Cuartel General de la Armada, agosto-septiembre 2009, t. 257, pp. 247-258.

Blas y Osorio, Juan Manuel de, “De las pruebas exigidas para ingresar en las órdenes militares y en la milicia: Real Armada (Compañía de Guardias Marinas) y en los Reales Ejércitos” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1993, nº 43, pp. 7-37.

Boado y González-Llanos, Leopoldo, “Algunos aspectos de la Marina española en los años previos al del combate de Trafalgar” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1985, nº 11, pp. 5-21.

Bordejé y Morencos, Federico F. de, “El inmovilismo táctico en el siglo XVIII”, en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996, nº 52, pp. 45-66.

Borrego Pla, María del Carmen, “Cartagena de Indias y la Valdivia chilena: dos proyectos para la fundación de nuevas poblaciones a finales del XVIII” en *Las Nuevas poblaciones de España y América: Actas del V Congreso Histórico sobre Nuevas Poblaciones. La Luisiana-Cañada Rosal, 14 al 17 de mayo 1992*, Córdoba, Junta de Andalucía, 1994, p. 353-364.

Bose, Walter, “Organización del Correo en España y en las Indias Occidentales. Los Correos Mayores de España, de las Indias, México, Guatemala y Cuba, y los Correos marítimos” en *Revista de Correos y Telégrafos*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de Correos y Telégrafos, 1942, nº 60, pp. 1.547-1.558.

Bustos Rodríguez, Manuel, “La representación popular en el Ayuntamiento gaditano del siglo XVIII: El primer Procurador Síndico Personero y los primeros Diputados del Común” en *Gades. Revista del Colegio Universitario de Filosofía y Letras de Cádiz*, Cádiz, Colegio Universitario de Filosofía y Letras, nº 7, 1981, pp. 85-105.

Caballero Juárez, José Antonio, “Los asientos de la avería de la Armada de la Carrera de Indias” en *Revista Interdisciplinar de Estudios Históricos-Jurídicos*, 1996-1997, nº 5-6, pp. 249-442.

Calderón Quijano, José Antonio, “Visión general de las fortificaciones Indianas en los distintos frentes continentales” en *Separata del II Congreso de Historia Militar*, Zaragoza, Academia General Militar, 1988, pp. 143-186.

Calvo Poyato, José, “Los antecedentes del conflicto. El escenario político” en *La Marina en la guerra de la independencia I*, Madrid, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 2007, nº 55, pp. 25-39.

Calvo Stevenson, Haroldo y Meisel Roca, Adolfo, “La historiografía sobre Cartagena de Indias en el siglo XVIII”, *Cartagena de Indias y su historia*, Santa Fe de Bogotá, Editores Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca, 1998, pp. 21-85.

Christelow, Allan, “Contrabande trade between Jamaica and the Spanish Main, and the Free Port Act of 1766”, *Hispanic American Historical Review*, Durham, Duke University, 1942, t. 22, pp. 309-343.

Cid Rodríguez, Rafael y López Bernal, José Manuel, “El declive de los Correos Marítimos de Indias y su incorporación a la Real Armada” en *Revista de Humanidades de la UNED*, Sevilla, UNED, 1992, nº 3, pp. 47-61.

_____, “Las comunicaciones postales hispanoamericanas en el siglo XVIII” en *La Rábida*, Huelva, Diputación Provincial, 1991, nº 10, pp. 40-51.

_____, “Las rutas postales hispanoamericanas en el siglo XVIII: los Correos Marítimos” en *Actas del I Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Madrid, CSIC, 1993, t. I, pp. 515-526.

_____, “Los Correos Marítimos a Indias, una empresa de la Ilustración” en *Revista de Humanidades*, Sevilla, UNED, 1991, nº 2, pp. 50-68.

_____, “Los Correos Marítimos a las Indias en el siglo XVIII y su repercusión económica” en *Actas del IV Encuentro de latinoamericanistas*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 1995, pp. 1130-1141.

_____, y López Bernal, José M., “El Correo en las Indias, 1514-1769: historia de un monopolio familiar” en *Revista Sevilla '92*, Sevilla, Diputación Provincial, 1986, nº 12, pp. 38-41.

Colmenares, Germán, “La formación de la economía colonial (1500-1740)” en *Historia económica de Colombia*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1997, pp. 3-54.

Conde Calderón, Jorge, “Entre lo geoestratégico y la “búsqueda” del Estado: La expedición Fidalgo en la costa Atlántica. 1790-1805” en *Huellas. Revista de la Universidad del Norte*, Barranquilla, Universidad del Norte, 1992, nº 34, pp. 26-32.

Córdoba de la Llave, Ricardo, “Técnicas de cordonería aplicadas a la construcción naval en la Andalucía del descubrimiento” en *I simposio de Historia de las Técnicas. La construcción naval y la navegación*, Cantabria, Centro de Estudios “Astillero de Guarnizo”, 1995, pp. 105-112.

Cruz Barney, Óscar, “El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII: la obra del virrey Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Revillagigedo” en *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*, México D.F., UNAM, 1998, Vol. X, pp. 207-236.

_____, “En torno al concepto, marco jurídico y vigencia del corso español en Indias” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996, nº 54, pp. 35-52.

_____, “La instrucción para gobierno de los bajeles guardacostas de Indias de 1º de octubre de 1803 en la Nueva España” en *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*, México D.F., UNAM, 1999-2000, Vol. XI-XII, pp. 161-194.

Cueto Puente, Enrique, Achútegui, Juan José y Otros, “Tecnología de los mecanismos accionadores de timones”, en *La construcción naval y la navegación. I simposio de Historia de las Técnicas*, Cantabria, Centro de Estudios “Astillero de Guarnizo”, 1996, pp.113-122.

Cuño Bonito, Justo, “El Consulado de Comercio: Cartagena de Indias y su papel económico y político en el conflicto de la independencia (1795-1821)”, en *Studia histórica. Historia contemporánea*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, 2009, nº 27, pp. 311-348.

Díaz Ordóñez, Manuel, “El riesgo de contratar con el enemigo. Suministros ingleses para la Armada Real en el siglo XVIII” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2003, nº 80, pp. 65-73.

Enciso Recio, Luis Miguel, “El fin del gran tráfico atlántico español” en *La España oceánica de los siglos modernos y el tesoro submarino español*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2008, pp. 253-312.

Eugenio Martínez, María Ángeles, “El abasto de harinas a Cartagena de Indias (1700-1770)” en *Estudios sobre América: siglos XVI-XX*, Sevilla, Asociación Española de Americanistas, 2005, pp. 843-877.

Fernández Gaytán, José, “Historia de la mar. La ocupación británica de la isla de Trinidad de Barlovento” en *Revista General de Marina*, Madrid, Ministerio de Defensa, enero-junio 1997, t. 232, pp. 665-678.

Fernández Núñez, Pedro, “Ordenanzas en prólogo”, en *Revista General de Marina*, Madrid, Servicios de Publicaciones del Ministerio de Marina, julio-diciembre 1973, t. 185, pp. 173-181.

Ferragut, Mariano Juan y, “La Marina en 1808” en *XXXV Jornadas de Historia Marítima. La Marina en la Guerra de la Independencia I*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Cuadernos Monográficos nº 55, pp. 41-65.

Franco Castañón, Hermenegildo, “Los Apostaderos: factor esencial del apoyo naval” en *Revista General de Marina*, Madrid, Cuartel General de la Armada, agosto-septiembre 2009, t. 257, pp. 237-245.

Frontela Carreras, Guillermo, “La artillería en América” en *Al pie de los cañones. La artillería española*, Madrid, Tabapres, S. A., 1993.

García Iglesias, Juan Antonio, “Corsarios en la primera guerra de coalición contra Francia (1793-1796)” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1988, nº 22, pp. 62-72.

Gárgano, Cecilia, “El libre comercio de esclavos: prácticas y procedimientos aplicados en el Río de la Plata (XVIII-XIX). Una aproximación a la articulación entre distintas formas de trabajo”, en *XXI Jornadas de Historia económica*, Buenos Aires, Asociación Argentina de Historia Económica, 2008 (formato CD), pp. 1-19.

Garrido Conde, María Teresa, “La primera creación del Virreinato de Nueva Granada”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1964, t. XXI, pp. 25-144.

Gómez Pérez, Carmen, “El consulado de Sevilla y la formación de las oligarquías en la Cartagena de Indias a principios del XVIII”, en *Andalucía y América en el siglo XVIII: Actas IV Jornadas de Andalucía y América*, La Rábida, 1984, pp. 329-348.

Gómez Vizcaíno, Juan Antonio, “El teniente general de la Real Armada don Antonio Barceló y Pont de la Terra. El corsarismo en el Mediterráneo, las expediciones a Argel y el sitio de Gibraltar en el siglo XVIII” en *Milicia y sociedad ilustrada en España y América (1750-1800)*, Sevilla, XI Jornadas Nacionales de Historia Militar, 2003, t. I, pp. 141-162.

González-Aller Hierro, José Ignacio, “Consideraciones sobre la táctica y comunicaciones navales en el siglo XVIII” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1983, nº 3, pp. 133-147.

Gracia Rivas, Manuel, “La proyección de la Sanidad Naval. El siglo de la Ilustración” en *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana: 24-28 de noviembre de 1997*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999, pp. 295-308.

Guimerá Ravina, Agustín y García Fernández, Nélida, “Un consenso estratégico: las Ordenanzas Navales de 1793” en *Anuario de Estudios Atlánticos*, Madrid-Las Palmas, 2008, nº 54-II, pp. 43-81.

_____, “Bloqueos navales y operaciones anfibia: la perspectiva española” en *Guerra naval en la Revolución y el Imperio*, Madrid, Editorial Marcial Pons, 2008, pp. 79-98.

_____, “Godoy y la Armada”, en *Manuel Godoy y su tiempo. Congreso internacional Manuel Godoy (1767-1851)*, Mérida, Editora Regional de Extremadura, 2003, t. I, pp. 381-403.

Gutiérrez de Arce, Manuel, “La colonización danesa en las islas vírgenes. Estudio histórico-jurídico”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1945, t. II, pp. 363-513.

Gutiérrez Escudero, Antonio, “Contrabando en el Caribe: comercio ilícito entre franceses y españoles en Santo Domingo”, *Estudios de historia social y económica de América*, Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá de Henares, 1985, pp. 71-90.

Harding, Richard, “Operaciones anfibia británicas, 1700-1815” en *Guerra naval en la Revolución y el Imperio*, Madrid, Editorial Marcial Pons, 2008, pp. 39-58.

Herráez Sánchez de Escariche, Julia, “Don Pedro Zapata de Mendoza, gobernador de Cartagena de Indias”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1946, t. III, pp. 379-515.

Herrero Gil, Dolores, “El control de las comunicaciones marítimas: El caso particular de la Administración de Correos de Cádiz entre 1764 y

1802” en *Trocadero: Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2008, nº 20, pp. 127-138.

Hervás Avilés, Rosa María, “La formación académica en la Armada: Guardiamarinas americanos en Cartagena, 1777-1824” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1995, nº 49, pp. 105-112.

Jaramillo Uribe, Jaime, “La administración colonial” en *Nueva Historia de Colombia*, Bogotá, Editorial Planeta, 1989, t. I, pp. 175-192.

_____, “La economía del Virreinato (1740-1810)” en *Historia económica de Colombia*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1997, pp. 55-108.

Jimeno Malavé, Odahilda Eunice, *Aproximación a las fuentes para el estudio del resguardo marítimo de las costas e islas de la Provincia de Venezuela durante la segunda mitad del siglo XVIII, y otros temas paralelos (Compilación documental)*, Caracas, Tesis de grado para optar al título de Licenciada en Historia en la Escuela de Historia de la Universidad Central de Venezuela, 1997.

Klooster, Wim y Oostindie, Gert, “El Caribe holandés en la época de la esclavitud”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1994, t. LI-2, pp. 233-259.

Kueth, Allan James y Serrano, José Manuel, “El Astillero de La Habana y Trafalgar” en *Revista de Indias*, Madrid, Instituto de Historia del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2007, t. LXVII, núm. 241, pp. 763-776.

_____, *La batalla de Cartagena de 1741: nuevas perspectivas*, Separata de *Historiografía y Bibliografía Americanista*, Sevilla, 1974, t. XVIII, nº 1, pp. 19-38.

Laffite Carles, Christiane, “Navegación y correos en la costa colombiana en la época de la independencia” en *Huellas Revista de la Universidad del Norte*, Barranquilla, Universidad del Norte, 1993, nº 38, pp. 5-10.

Lance Grahn, “Comercio y contrabando en Cartagena de Indias en el siglo XVIII” en *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, Cartagena de Indias, Banco de la República, 2005, pp. 19-53.

López Bernal, José Manuel, “El declive de los Correos Marítimos de Indias y su incorporación a la Real Armada” en *Revista de Humanidades*, Sevilla, Centro asociado de la UNED, 1992, nº 3, pp. 47-61.

_____, “Las comunicaciones postales en América durante la época colonial (siglos XVI-XVIII)” en *El Correo español en América*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, 1996, pp. 23-34.

López Gutiérrez, Antonio, “Fuentes para la historia de los Correos Marítimos y Terrestres conservadas en el Archivo General de Indias” en *El Correo español en América*, Madrid, Ministerio de Obras Pública, Transporte y Medio Ambiente, 1996, pp. 35-50.

López Wehrli, Silvia A. y Caballero García, Antonio, “Correos marítimos en el Archivo General de la Marina. Un proyecto de difusión de sus fondos” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2000, nº 68, pp. 87-92.

Lucena Giraldo, Manuel y Flores, María del Mar, “La minería en las relaciones e informes de los virreyes y gobernantes de Nueva Granada” en *La minería en Nueva Granada. Notas Históricas 1500-1810*, Madrid, Instituto Tecnológico GeoMinero de España, 1992, pp. 1-36.

_____, *Ciencia y crisis política: La doble creación de la Escuela Náutica de Cartagena de Indias (1810-1822)* en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1990, nº 30, pp. 31-38.

Lucena Salmoral, Manuel, “Los diarios anónimos sobre el ataque de Vernon a Cartagena existentes en Colombia: su correlación y posibles autores” *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1973, t. XXX, pp. 337-469.

Luengo Muñoz, Manuel, “Génesis de las expediciones militares al Darién en 1785-1786”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1961, t. XVIII, pp. 333-416.

Luque Talaván, Miguel, “La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)”, en *Revista Complutense de Historia de América*, Madrid, 1988, nº 24, pp. 113-145.

Maestre-De San Juan Pelegrín, Federico, “La aristocracia de Cartagena en el siglo XVIII” en *Revista Mvrgetana*, Murcia, 2001, nº 125, pp. 103-126.

Marchena Fernández, Juan, “¿Comerciantes o especuladores de metal? Las elites mercantiles de Cartagena de Indias a principios y finales del periodo colonial”, en *Memorias. Revista digital de historia y arqueología desde el Caribe*, Barranquilla, 2009, nº 10, pp. 32-90.

Martín-Merás, Luisa, “La expedición hidrográfica del Atlas de la América septentrional, 1792-1805” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2007, nº 98, pp. 25-42.

Martínez Ruiz, Enrique, “Ejército de Tierra y operaciones navales: el caso español” en *Guerra naval en la Revolución y el Imperio*, Madrid, Editorial Marcial Pons, 2008, pp. 123-148.

Martínez-Valverde, Carlos, “Análisis estratégico y táctico de las operaciones de ataque y defensa de Cartagena de Indias de 1741” en *Revista General de Marina*, Madrid, Servicios de Publicaciones del Ministerio de Marina, abril 1961, t. 160, pp. 524-558.

McFarlane, Anthony, “Comerciantes y monopolio en la Nueva Granada. El Consulado de Cartagena de Indias”, en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, Bogotá, 1983, n. 11, pp. 43-69.

Meisel Roca, Adolfo, “Entre Cádiz y Cartagena de Indias: La red familiar de los Amador, del comercio a la lucha por la independencia americana”, en *Cuadernos de historia económica y empresarial*, Cartagena de Indias, Banco de la República, nº XII, 2004, pp. 1-30.

_____, “Esclavitud, mestizaje y hacienda en la provincia de Cartagena 1533-1851”, en *Desarrollo y sociedad*, Bogotá, nº 4, 1980, pp. 251-284.

Merchán Fernández, Alfonso Carlos, “El procurador síndico general y los representantes del común en el Ayuntamiento de Palencia bajo el reformismo borbónico (S. XVIII)” en *Actas del II Congreso de Historia de Palencia. 27, 28, y 29 de abril de 1989. IV. Historia económica. Historia de las instituciones. Historia de América. Edad Media Latina y Humanismo Renacentista. Historia de la Ciencia*, Palencia, 1990, t. IV, pp. 233-286.

Mira Caballos, Esteban, “La Armada guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico (1521-1550)” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1997, nº 56, pp. 7-19.

Molina Argüello, Carlos, “Los pilotos andaluces en el descubrimiento de la América Central”, en *Primeras Jornadas de Andalucía y América*, La Rábida, 1982, t. I, pp. 215-251.

Molinié-Bertrand, Annie, “Bienes de difuntos”, en *A través del tiempo: fuentes para la historia de la familia*, Murcia, Universidad de Murcia, 2000, pp. 35-36.

Mora Mérida, José Luis, “Ideario reformador de un cordobés ilustrado: el Arzobispo y Virrey don Antonio Caballero y Góngora”, Sevilla, Separata de la *IV Jornadas de Andalucía y América*, 1985, t. II, pp. 233-260.

Morales Padrón, Francisco, “Trinidad en el siglo XVII”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1960, t. XVII, pp. 133-181.

Moreno Lorente, Amada, “La fundación de la Compañía de Armadores en Corso de Cartagena de Indias (1737)” en *Temas Americanistas*, Sevilla, 1983, nº 2, pp. 85-90.

Moya Pons, Frank, “Introducción al Caribe: dominación y fragmentación colonial”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1994, t. LI-2, pp. 17-24.

Munive Contreras, Moisés, “Resistencia estática: los negros colombianos contra la esclavitud: Cartagena y Mampox, siglo XVIII”, en *Tiempos Modernos*, 2006, nº 14-2, pp. 1-18.

Muñera, Alfonso, “Ilegalidad y frontera. 1700-1800”, *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Bogotá, Ediciones Uninorte-Ecoe Ediciones, 1994, pp. 111-154.

Navarrete, María Cristina, “El cimarronaje: una alternativa de libertad para los esclavos”, en *Historia Caribe*, Barranquilla, Universidad del Atlántico, 2001, nº 6, pp. 89-98.

Navarro García, Luis, “Pilotos, maestros y señores de naos en la carrera de las Indias” en *Archivo Hispalense: Revista histórica, literaria y artística*, Sevilla, 1967, t. 46, nº 141-146, pp. 241-295.

O'Donnell, Hugo y Estrada, Duque de, “La influencia del poder naval en la historia”, en *I simposio de Historia de las Técnicas. La construcción naval y la navegación*, Cantabria, Centro de Estudios Astillero de Guarnizo, Cantabria, 1996, pp. 253-264.

Ocampo, José Antonio, “Apuntes para un estudio de las fuerzas navales sutiles españolas (ss. XVIII y XIX)” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2009, nº 104, pp. 7-48.

Ortega Soto, Martha, “Crisis en Nutka: el ocaso de las bulas alejandrinas” en *La presencia novohispana en el Pacífico insular. Actas de las Segundas Jornadas Internacionales*, México DF., Universidad Iberoamericana, 1992, pp. 39-50.

Patiño Millán, Beatriz, “Las mujeres y el crimen en la época colonial. El caso de la ciudad de Antioquia” en *Las mujeres en la historia de Colombia*, Bogotá, Presidencia de la República, Editorial Norma, 1995, t. II, pp. 77-119.

Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio, “La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718)” en *Revista General de Marina*, Madrid, Cuartel General de la Armada, julio-diciembre 1980, t. 199, pp. 137-155.

_____, “El impacto en América de la guerra de Independencia española”, en *Revista General de Marina*, Madrid, Cuartel General de la Armada, agosto-septiembre 2009, t. 257, pp. 211-221.

Pérez, Joseph, “La Revolución Francesa y la independencia de las colonias hispanoamericanas” en *Poder ilustrado y revolución*, Murcia, Universidad de Murcia, 1991, pp.129-142.

Pierre Akomo-Zoghe, Cyriaque Simon, “Cimarronaje y temporalidad como formas de socialización de los esclavizados en los Palenques colombianos (Cartagena de Indias-siglo XVII)”, en *Revista Justicia*, Barranquilla, Universidad Simón Bolívar, 2009, nº 15, pp.12-31.

Piniella Corbacho, Francisco, “La organización del tráfico marítimo en Cuba en el S. XVIII: Desarrollo de las comunicaciones marítimas y terrestres”, en *Baluartes: Estudios gaditanos-cubanos*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1994, nº I, pp. 49-62.

Quintero González, José, “La administración y los técnicos de alta cualificación en la carraca (1717-1776)” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2003, nº 82, pp. 51-63.

Ramos Pérez, Demetrio, “Indios y negros de los territorios españoles del Caribe, llevados como esclavos a Norteamérica en el siglo XVIII”, en *Revista Española de Antropología Americana*, Madrid, nº 6, 1971, pp. 329-379.

_____, “Puntos americanos de fricción en 1776: La Habana, centro del espionaje español” en *Hispanoamérica hacia 1776: actas de la “Mesa Redonda sobre la América Hispana en 1776”*, Madrid, Instituto “Gonzalo Fernández de Oviedo”, 1980, pp. 131-181.

Ramos Santos, José María, “Fuentes historiográficas para el estudio e interpretación de los montes y sus aprovechamientos: su aplicación en

Castilla y León (siglos XVI-XX)” en *Investigaciones Geográficas*, Alicante, Universidad de Alicante, 2005, nº 36, pp. 43-59.

Reyes, Miguel Jordán, *La deforestación de la isla de Cuba durante la dominación española. (1492-1898)*, Madrid, Tesis doctoral presentada en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Montes de la Universidad Politécnica de Madrid, 2006.

Rodger, Nicholas A. M., “Los bloqueos británicos durante las guerras de la Revolución y el Imperio, 1793-1815” en *Guerra naval en la Revolución y el Imperio*, Madrid, Editorial Marcial Pons, 2008, pp. 23-37.

Rodríguez Ruiz, José Angel, “Clandestinidad, contrabando y consumo de aguardiente de caña en Venezuela en el siglo XVIII” *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Caracas, 1983, nº 261, pp. 145-160.

Rodríguez Yunta, Luis, “Bibliografía sobre comercio marítimo, contrabando y piratería en las Antillas y el Caribe”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1994, t. LI-2, pp. 203-232.

Romero Samper, Milagrosa, “La crisis del antiguo régimen” en *Historia contemporánea de España. Siglo XIX*, Barcelona, Editorial Ariel, 2008, pp. 3-38.

Sagarra Gamazo, Adelaida y Rupérez, Nieves, “La deserción en la Marina española del siglo XVIII” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1991, nº 35, pp. 62-75.

_____, “Una institución Guipuzcoana, la Matricula de mar, implantada en y desde Cartagena de Indias a través de los fondos del Archivo General de Simancas” en *Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana: VI Congreso Internacional de Historia de América*, Vitoria-Gasteiz, Universidad del País Vasco, 1996, pp. 91-117.

Salinas Meza, René, “Raciones alimenticias en Chile colonial” en *Historia*, Santiago, 1974-1975, nº 12, pp. 57-76.

Sánchez Mantero, Rafael, “De Imperio a nación. Desde finales del siglo XVIII hasta 1834” en *La política exterior de España (1800-2003)*, Barcelona, Ariel Historia, 2009, pp. 389-400.

Schäfer, Ernesto, “Comunicaciones marítimas y terrestres de las Indias Españolas”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1946, t. III, pp. 969-983.

Segura Obrero, José, “Del secretario de Marina en la estructura gremial a la reforma marítima de Godoy (1786-1800)” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989, nº 26, pp. 45-53.

Serrano Álvarez, José Manuel, “Juan de Acosta y la construcción naval en La Habana (1717-1740)” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006, nº 93, pp. 7-31.

Serrera Contreras, Ramón María, “La técnica de fabricación de jarcia en los arsenales reales del departamento marítimo de Cádiz en el siglo XVIII” en *XXXI Congreso Luso-Español para el progreso de las ciencias*, Cádiz, Instituto de Estudios Gaditanos, 1975, pp. 209-216.

Sevilla Soler, Rosario, “Las repercusiones de la Revolución Francesa en el Caribe español. Los casos de Santo Domingo y Trinidad”, en *Cuadernos Americanos*, México DF., UNAM, 1989, nº 17, v. 5, pp. 117-133.

Silva, Hernán Asdrúbal, “Pulperías, tendejones, sastres y zapateros: buenos Aires en la primera mitad del siglo XVIII” *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, t. XXVI, pp. 471-506.

Solano, Francisco de, “Geopolítica española y conflictividad en el mar de Las Antillas durante la Guerra de Independencia Norteamericana (1776-1777)”, Madrid, Separata de la *Revista de la Universidad Complutense*, nº 107, v. XXVI, pp. 49-78.

Torrejón Chaves, Juan, “Estructura y organización de la producción en los Arsenales de la Marina española del siglo XVIII” en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2001, nº 74, pp. 55-81.

_____, “La Artillería en la Marina española del siglo XVIII” en *Militaria: Revista de cultura militar*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1997, nº 10, pp. 291-324.

Torres Sánchez, Jaime, “Dieta alimenticia en la provincia de Caracas en la segunda mitad del siglo XVIII: problemas y resultados cuantitativos” en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 2003, t. LX-2, pp. 493-520.

Tovar Pinzón, Hermes, “Límites y posibilidades de las series estadísticas originadas en las cajas reales de la Real Hacienda (La Nueva Granada 1500-1700)”, *El gobierno de la economía en el Imperio Español: información estadística, política económica y fiscalidad*, Napoli, Actas de la Sesión C-9 del XIIth International Economic History Congress, 1988, pp. 141-177.

Turu, Danielle, “Consideraciones sobre el valor real del azúcar cubano vendido en el siglo XIX: contrabando y evaluaciones de Aduanas” *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1977, t. XXXIV, pp. 607-632.

Vas Mingo, Marta Milagros del, “Sobre las leyes del mar en el Derecho Indiano”, en *Homenaje al profesor Alfonso García-Gallo*, Madrid, Servicio de Publicaciones de la Universidad Complutense, 1996, t. III, pp. 285-310.

Vila Vilar, Enriqueta, “Los asientos portugueses y el contrabando de negros” *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1973, t. XXX, pp. 557-609.

Visbal, Mauricio N., “Apuntes históricos sobre el canal del Dique” en *Boletín Historial*, Cartagena de Indias, Academia de la Historia de Cartagena de Indias, 1945, nº 86, pp. 3-17.